3
Vespa
TECNICA
Leardi
Frisinghelli
Notari
CLD
'65
'76

TECNICA

TECNICA

CLD, Leardi, Frisinghelli, Notari.

3

1965/1976

Indice

Prefazione

A cavallo tra gli anni '60 e gli anni '70 "Chi Vespa mangia le mele": è il Vespa boom!

La Vespa è giovane, sinonimo di libertà e di indipendenza, di trasgressione allegra e spensierata.

Col passare degli anni il suo disegno resta originale e ineguagliabile: è solida, durevole, capace di prestazioni ardite, avventurosa, ma allo stesso tempo leggera, colorata, divertente, maneggevole.

Basta osservare la gamma dei colori dei modelli prodotti in questi anni: esplode l'arcobaleno, e la Vespa diventa oggetto ludico, simbolo di una generazione che ha tagliato i ponti col passato.

Di che colore erano le 50 Special dal '69 in poi? E la Sprint Veloce, riportata in auge dal Nanni Moretti di "Caro Diario"? Come dimenticare la mitica ET3 Primavera?

La Collana Vespa Tecnica è giunta al suo terzo appuntamento.

Nata da un'idea di CLD e degli autori Roberto Leardi, Presidente del Vespa Club d'Italia, Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico Vespa e Giorgio Notari, restauratore dei veicoli esposti nel Museo Piaggio, per soddisfare le esigenze dei collezionisti e di tutti gli appassionati di Vespa, illustra le caratteristiche delle Vespa storiche e fornisce un valido aiuto per superare gli innumerevoli imprevisti a cui va incontro chiunque si appresti a restaurare una Vespa.

Vespa Tecnica 1965-1976 riporta tutte le caratteristiche tecniche delle Vespa prodotte in quegli anni, molte delle quali cominciano già a diventare delle rarità. Le foto, tutte realizzate su modelli restaurati o conservati, mettono in evidenza le caratteristiche costruttive e i particolari di rilievo, i disegni riproducono i comandi, l'impianto elettrico, la lubrificazione e il motore.

Per ogni veicolo sono riportati tutti i colori in cui è stato prodotto con i codici originali, nonché i dati matricolari.

Con questo volume si chiude la "trilogia" dedicata alle Vespa d'epoca, ma non Vespa Tecnica che continuerà ad andare forte... come la Vespa!

Roberto Leardi
Luigi Frisinghelli
Giorgio Notari

La nuova generazione di Vespa: la svolta della metà degli anni Sessanta

La Vespa affronta a testa alta il boom automobilistico della metà degli anni Sessanta con vari modelli e nuove versioni, proposte in una svariata gamma di colori.
Nasce così la particolarissima Vespa 90 Super Sprint che è un modello sportivo curato nei minimi particolari, accattivante sia per il giovane sportivo sia per il pilota dilettante.
La Vespa 90 Super Sprint si afferma al Motogiro d'Italia nel 1967, una gara a tappe mista velocità-regolarità, a cui questo modello si adatta benissimo.
Anche la Vespa 180 Super Sport risponde all'esigenza sportiva: una cilindrata innovativa ed una velocità che supera abbondantemente i 100 Km/h.
Una curiosità: la velocità, anche in modelli di cilindrata maggiore, non riuscirà a migliorare le prestazioni di questa Vespa.
Anche i modelli tradizionali cambiano: la "Nuova 125" si presta ai percorsi cittadini, la Vespa 125 G.T. è molto confortevole, la Sprint 150 adotta colori metallizzati. La G.T. si potenzia e cambia nome: nasce la famosa "Primavera".
Decisamente innovativa la 180 Rally: faro tondo e motore supercollaudato a distribuzione rotante.
Una linea che riscuoterà successo come confermano la 125 GTR e la 150 Sprint Veloce, che rimarranno inalterate per molti anni.
E tra i vari "cinquantini" la Special si ritaglia la sua fetta di notorietà.
Nel 1972 esce la 200 Rally: è la prima Vespa ad avere l'accensione elettronica e poter avere come optional il miscelatore automatico olio/benzina.

Contemporaneamente la 125 diventa T.S. con la ruota di scorta come la "200" e la "Primavera" si evolve nell'ET3.
Anche rete stradale e autostradale vanno cambiando in questi anni, sono sicuramente tra i motivi che portano ad un maggiore incremento della cilindrata e anche all'introduzione dell'accensione elettronica e del miscelatore automatico.
Pur nei cambiamenti stilistici e di meccanica la Vespa rimane fedele ai dettami che ne hanno fatto un mito, ovvero il telaio a struttura portante e l'intercambiabilità delle ruote con la possibilità della ruota di scorta.

Motori "centrali" e motori "laterali"

Su tutte le Vespa il motore è collegato alla ruota.
Occorre innanzi tutto precisare che non è esatto definire questo motore "laterale" ma è più corretto chiamarlo "motore a trasmissione diretta".
D'altra parte, non è preciso usare l'espressione "motore centrale" per le altre soluzioni, in quanto nei motori di questo tipo solo il gruppo cilindro-pistone è posto al centro, mentre le altre componenti, assai pesanti, sono poste lateralmente.
Anche il baricentro di questi veicoli risulta spostato lateralmente.
Un'idea dell'entità dello spostamento del baricentro è data dai valori dell'angolo di inclinazione del veicolo rispetto al piano verticale: con pilota seduto al centro, vanno da 1°30' fino a 3° sulla Vespa, mentre sui veicoli col cosiddetto "motore centrale" si aggirano intorno a 1°45'/2°.
Come si vede, queste inclinazioni, peraltro comuni a tutti gli scooter, sono dello stesso ordine di grandezza ed hanno poca rilevanza, sulla guida e sulla maneggevolezza del veicolo.
I sostanziali vantaggi della trasmissione diretta sono: assenza di catene, di giunti, di parti intermedi e superflue.
Il motore comanda direttamente la ruota motrice e vi trasmette tutta la potenza erogata senza dispersioni, ripresa immediata e assoluta sicurezza nei cambi.

Immagini di due modelli significativi:
Vespa 90 SS
e Vespa 180 Rally

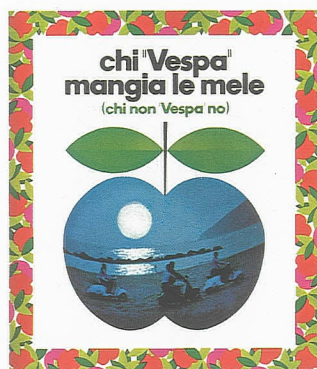
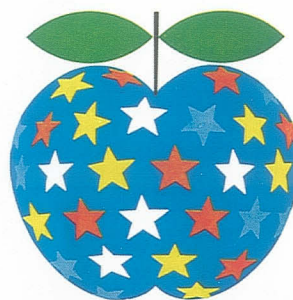
Chi Vespa... coglie il frutto della passione! Comunicazione vincente

La Vespa nel corso del tempo ha conservato immutato il suo fascino, pur facendosi interprete di diversi stili di vita. La comunicazione ha sempre giocato un ruolo di primo piano nel promuovere ogni volta questo veicolo come oggetto del desiderio.

Dal "Vespizzatevi", invito inequivocabile alla mobilità urbana, ambita da tutti, si passa al "Chi Vespa mangia le mele", lo slogan che ha segnato un'epoca, e che ha interpretato nel migliore dei modo il desiderio di cambiamento che ha caratterizzato gli anni tra il '65 ed il '70. Nel 1968 il grande salto della cultura giovanile: i pubblicitari la scoprono e se ne appropriano. La campagna delle mele ne anticipa i temi più significativi: la libertà, lo stare insieme, e il rifiuto della cultura tradizionale.

Segue la pubblicità sulle "Sardomobili": chi viaggia in automobile è una sardina in scatola, mentre chi va in Vespa può schivare il traffico più caotico: azzeccata e avveniristica.

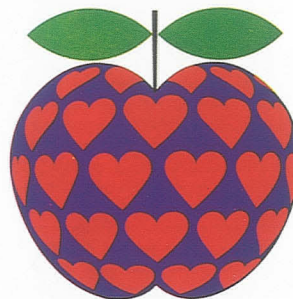
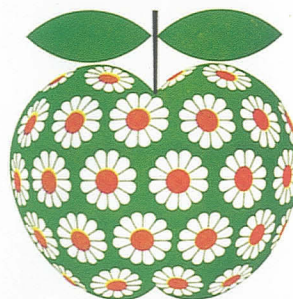
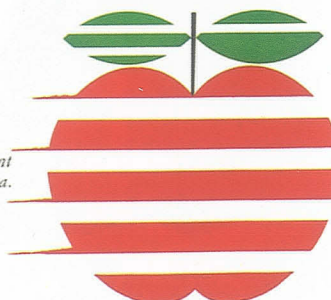
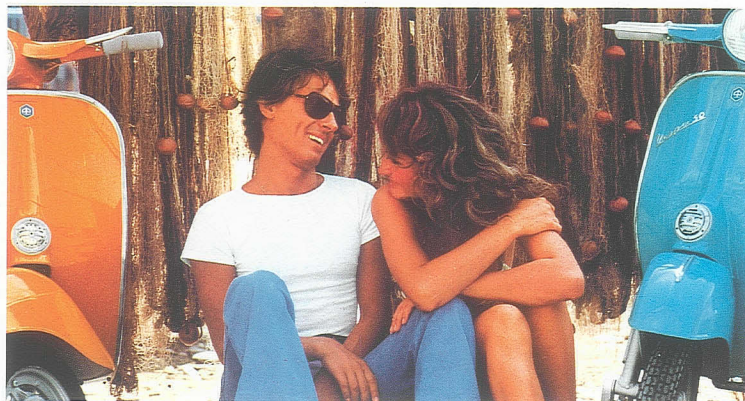
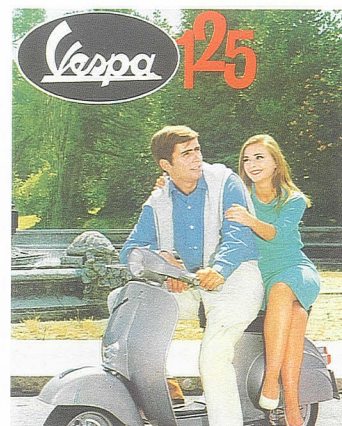
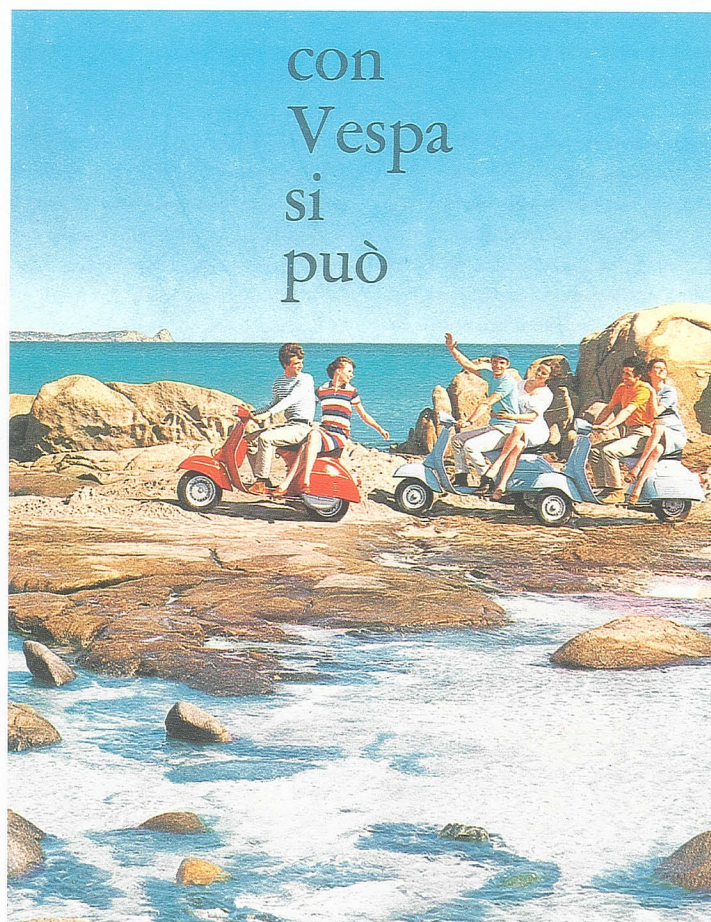
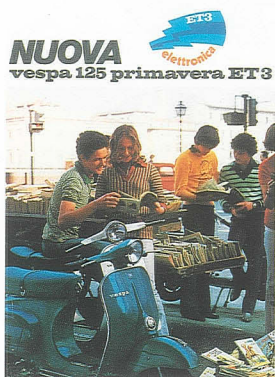
E poi, "Con Vespa si può", uno slogan semplice, immediato, che promuove lo scooter più famoso del mondo a oggetto che conferisce potere.

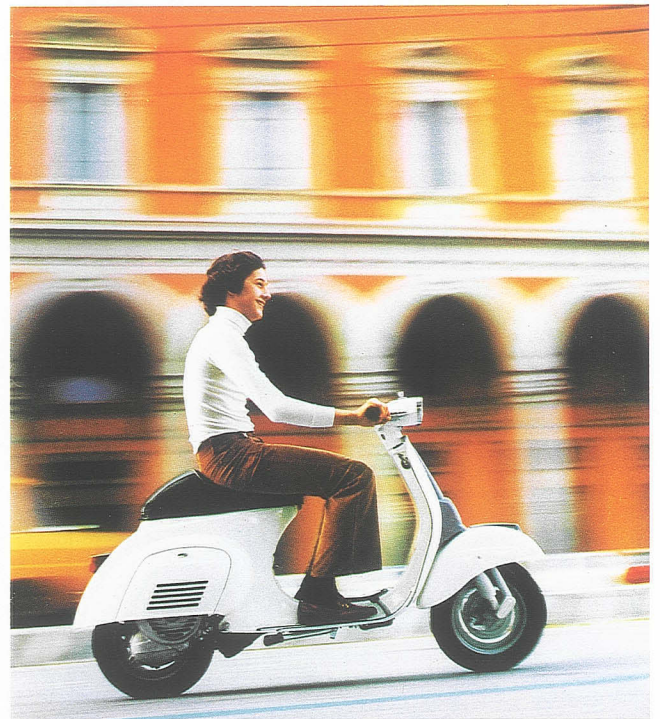
Ogni obiettivo è raggiungibile... in Vespa.

NUOVA
ET3
elettronica
vespa 125 primavera ET3

con
Vespa
si
può

Vespa 125

Vespa SPRINT

Vespa SUPER SPORT

Depliant pubblicitari anni '65-'70

MOTOSCOOTERS PIAGGIO

La Vespa prosegue il cammino: 1965-1976

Le tappe "storiche"

1965: Vespa 90 SS
La Vespa sportiva per eccellenza e dalla linea unica che ha raggiunto importanti risultati sportivi nella seconda metà degli anni sessanta. La Vespa 90 S.S. rimane una creazione particolare e unica nel suo genere.

1965: Vespa 180 SS
Monta l'ultimo motore del tipo a luci incrociate. È la maxi-Vespa sportiva, caratterizzata da un'apprezzabile velocità massima.

1968: Vespa Rally 180
Con la 180 Rally la massima cilindrata adotta un motore a distribuzione rotante. Ritorna il faro tondo di generose dimensioni che verrà adottato anche dalle Vespa di cilindrata minore.

1969: Vespa 50 Special
Sarà per il nome, per l'epoca in cui viene presentata o per il suo caratteristico faro rettangolare, la 50 Special conquista le nuove generazioni di giovani che la trasformano in un mito.

1969: Vespa 150 Sprint Veloce
Una Vespa che dà sicurezza. Al contrario delle altre Vespa con la stessa linea non monta la ruota di scorta interna e mantiene la sacca laterale capiente. È la Vespa di molti giramondo, rispolverata di recente da Nanni Moretti nel film "Caro diario".

1976: Vespa 125 Primavera ET3
È l'ultima versione della 125 Primavera. Con la sua leggerezza s'impone nei percorsi cittadini. In questa versione, con il terzo travaso e l'accensione elettronica, la Vespa 125 Primavera diventa grintosa, raggiungendo una velocità massima vicino ai 100 Km/h, la massima raggiunta per una 125.

1965
Vespa **50N**

1965 1966

Motore
Continua la serie della 50 N fino al 1965, e il motore rimane invariato. Dal 1966 in poi ha le seguenti varianti: cambia il carter motore che si unifica ai modelli di cilindrata superiore, in particolare diventa più grande il foro sul carter dell'alloggiamento cilindro. La base del cilindro ha dimensioni maggiori. Si modifica il cambio con una crociera a 4 steli. La cuffia raffreddamento cilindro è in plastica.

Telaio
Uguale al modello del 1964. Dal numero di telaio 70240 al numero 92876 cambiano gli attacchi dello sportello coprimotore laterale. Dal numero di telaio 49127 viene montato il nuovo fanalino completamente in plastica trasparente rossa. Dal numero di telaio 92877 viene ampliato lo sportello per facilitare le operazioni di manutenzione: il modello si chiama 50 N "unificato". Nel 1967 e precisamente dal nume-

ro di telaio 200.001 viene allungata la scocca e il modello si chiama 50 N "allungata".

Trattamenti galvanici
Uguali al modello 50 V5A1.
Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

1965
1966

1 Vista della nuova scritta e dello scudetto Piaggio.

2 Vista del nuovo fanalino posteriore di nuova forma e solo in plastica trasparente.

3 Vista del vano motore con i nuovi attacchi per lo sportellino.

4 Scritta adesiva nera e nuovo logo Piaggio esagonale che viene montato a partire dal 1° ottobre 1967.

5 Particolare del manubrio con il tappo chiusura vano contachilometri che nei primi modelli riportava il vecchio logo Piaggio.

6 In questo modello il telaio viene unificato e lo sportello assume dimensioni maggiori per facilitare le operazioni di manutenzione.

1965
1966

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensione anteriore ad elementi elastici in gomma; sospensione posteriore con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione “rotante”, cioè con ammissione regolata direttamente dall’albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 49,77
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull’estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L’impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli, tensione nominale 6 V). I comandi sono accentrati sul commutatore, posto sul manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, con 2 lampade da 15 W; - Il fanalino posteriore a luce rossa, con lampada da 5 W. L’avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l’anteriore (leva sull’estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio di ∅ 9”, sui quali sono montati pneumatici 2,3/4 - 9”
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 0,7 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1155 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1630 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	66 Kg circa

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 61347
(inizio produzione)
V5A1T 92876
(fine produzione)
V5A1T (unificata) 92877
(inizio produzione)
V5A1T (unificata) 190977
(fine produzione)
V5A1T (allungata) 200001
(inizio produzione)
V5A1T (allungata) 283299
(fine produzione)

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1965
50N

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
1.298.6301

Colore:
Grigio ametista
Codice Max Meyer:
1.298.8710

Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Dal 1966 in poi:

Colore:
Azzurro chiaro dal V5A1T 92877 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7400

Colore:
Rosso dal V5A1T 92877 al 200000
Codice Max Meyer:
1.298.5850

Colore:
Verde chiaro dal V5A1T 140366 al 200.000
Codice Max Meyer:
1.298.6303

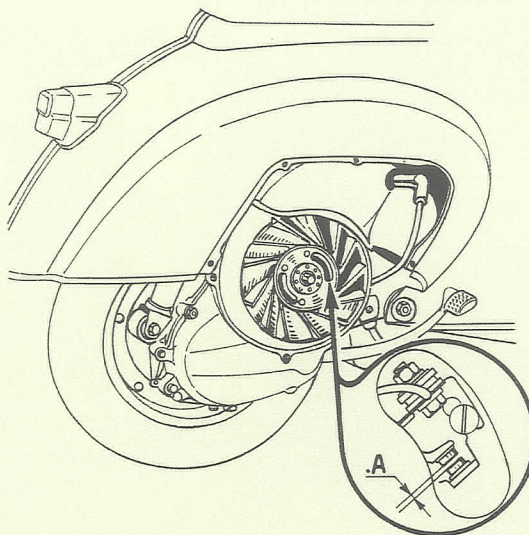
Colore:
Verde mela dal V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.6302

Colore:
Azzurro acquamarina dal V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7305

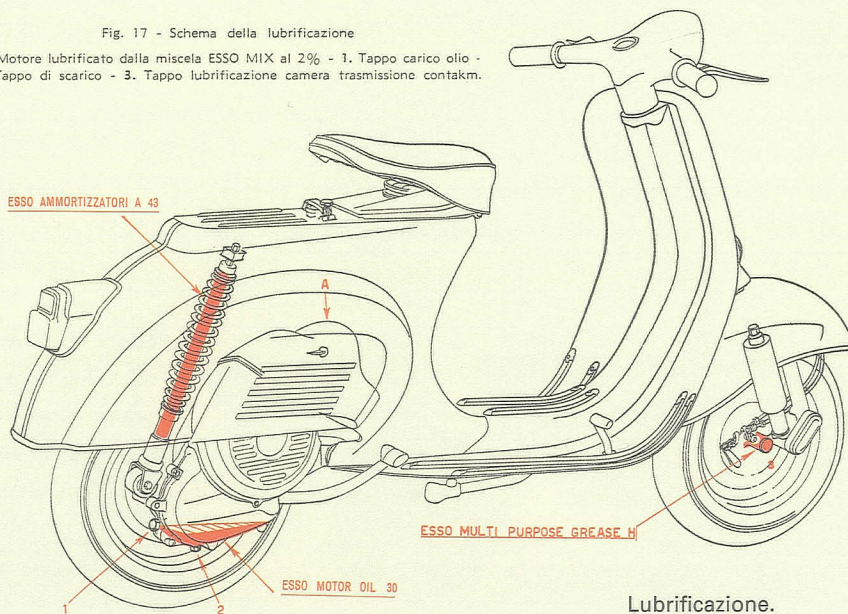
Colore:
Turchese dal V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7240

Colore:
Giallo positano dal 200.001
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Tubo sterzo, mozzo e copriventola e cerchi ruota.
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1965

Vespa 125

1965

Motore
Caratteristiche identiche al modello VNB5 del 1963.

Telaio
Identico al modello VNB5 del 1963.
I dadi delle colonnette fissaggio ruota sono rinforzati, aumentando il diametro da 8 a 10 mm. Sparisce la ripresa sul dado.
Cambia il fanale posteriore che è uguale alla Vespa Super.

Trattamenti galvanici
Sono gli stessi della VNB5 del 1963.
Il numero del motore e il numero del telaio sono nelle stesse posizioni dei modelli precedenti.

N.B. Il poggiapiedi è un accessorio dell'epoca.

125

1965

1 Manubrio e relativi comandi.

2 Fanalino posteriore e portapacco.

1965

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, sospensioni:	tubo sterzo, fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione “rotante”, cioè con ammissione regolata direttamente dall’albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,7
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull’estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L’impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli, tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, ∅ 115, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); - Il fanalino posteriore con catarinfrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno). L’avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l’anteriore (leva sull’estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio di ∅ 8”, sui quali sono montati pneumatici 3,50 - 8”
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 55 Km
Velocità massima:	75 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	655 mm
Lunghezza max della moto:	1745 mm
Altezza max della moto:	985 mm
Altezza minima pedana:	130 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	84 Kg circa

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB6T 1001
(inizio produzione)
VNB6T 035439
(fine produzione)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Fig. 19 - Installazione impianto elettrico sulla moto (figura di pag. 36) e schema elettrico dei collegamenti (figura della presente pagina).

Colore:
Azzurro Chiaro
Codice Max Meyer:
1.298.7400

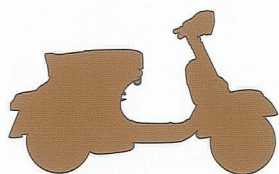
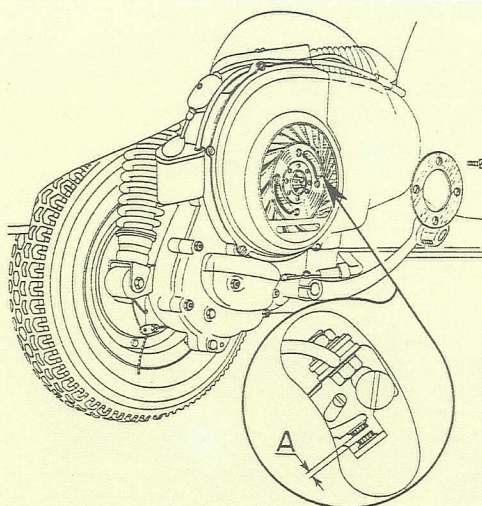
Copriventola
Colore:
Alluminio per ruote
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Fig. 16 - Registrazione puntine del ruttore
A - (Apertura max) = 0,3 ÷ 0,5 mm.

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

5

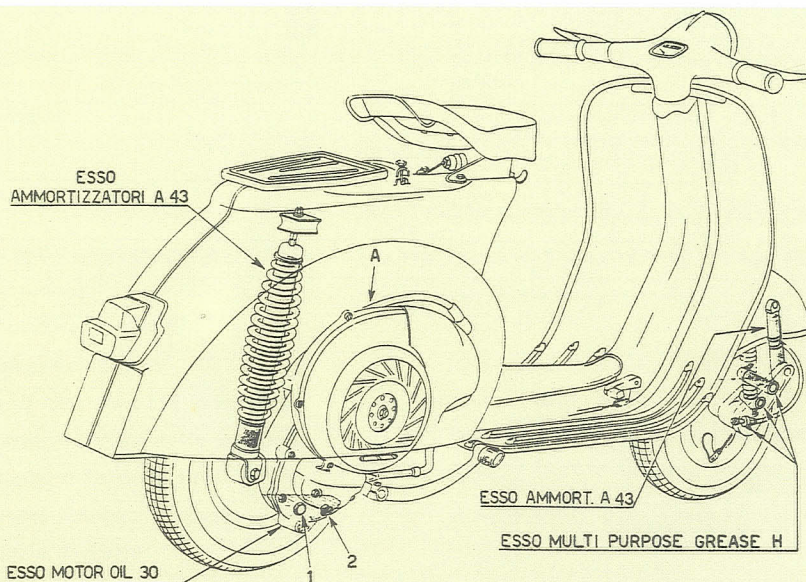



Fig. 17 - Schema della lubrificazione
A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

1965
Vespa 125 Super

1965

Motore
Identico alla 125 VNB6.
Il motore fornisce maggiore potenza ed è dotato di un carburatore perfezionato. Migliora l'impianto di accensione montando una bobina ad alta tensione esterna.

Telaio
Questo modello torna a dare importanza alla classica cilindrata di cm^3 125, adottando il telaio della GL. È l'ultima Vespa che monta i cerchi da 8", adottando per le due ruote dei tamburi in ghisa autoventilati non più con i prigionieri integrati nel tamburo ma con dei normali bulloni da 8 mm.
Il parafango di dimensioni ridotte è di nuovo disegno e squadrato come le sacche laterali. Lo scudo è bordato dal classico profilo in alluminio anticorodal così come i fregi lineari che in questo modello abbelliscono soltanto le due sacche.

125 Super

Manubrio di nuovo disegno in fusione di alluminio con la predisposizione degli attacchi per il parabrezza; il gruppo ottico è fissato con uno scorrevole che serve anche alla registrazione del faro stesso.
Il contachilometri è di nuovo disegno e scalato a 100 km/h.
La scritta sullo scudo è in fusione di alluminio in rilievo con la dicitura "Vespa Super" di colore blu scuro.
Nella parte posteriore sopra il fanalino porta in orizzontale la scritta super dello stesso colore dell'anteriore.
Il fanalino posteriore, pur assomigliando a quello della Vespa 150 GL, ha il trasparente di più ampie dimensioni in virtù della scomparsa del frontino superiore di fusione.
Il portapacchi posteriore di lamiera stampata è di nuovo disegno e piatto, viene fissato al telaio non più con tre viti a testa esagonale ma con viti di nuovo disegno con testa cilindrica a taglio. La sella, pur mantenendo le stesse dimensioni

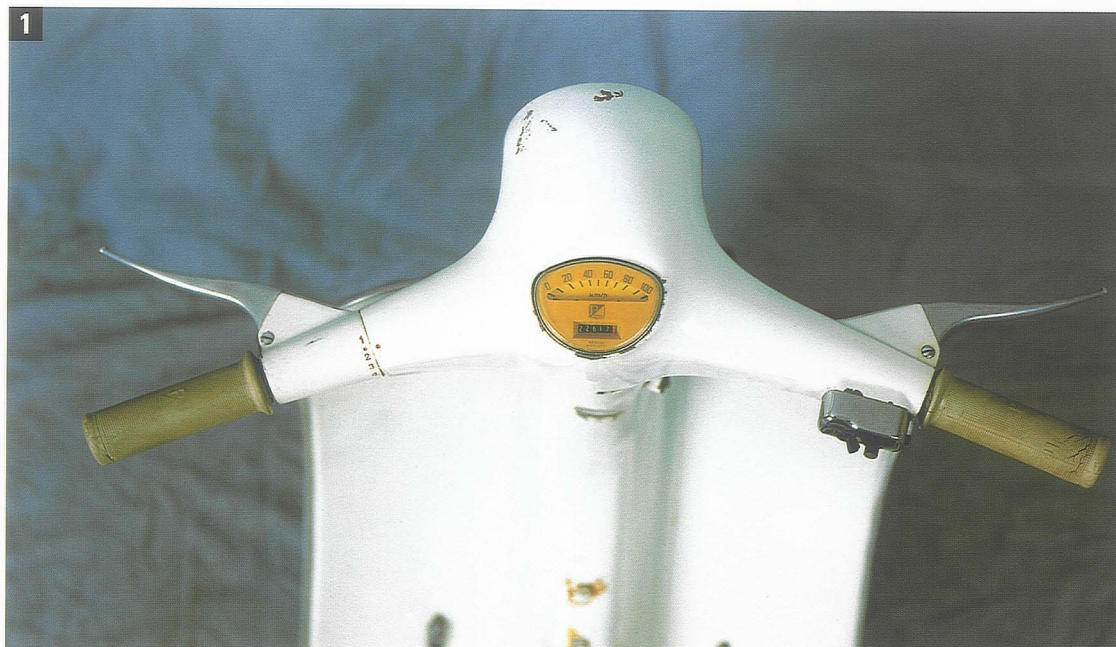
1965

del modello precedente, è più imbottita e di linea avvolgente; poteva esser richiesta anche con la sella biposto.
Sulla sacca porta attrezzi va una nuova serratura di serie rettangolare al posto della tradizionale levetta aprisportello. La chiave è unificata con quella del bloccasterzo.

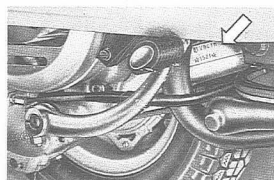
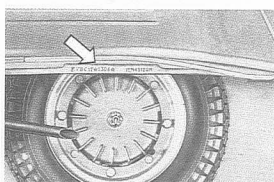
A copertura del dado centrale del tamburo della ruota anteriore c'è un tappo in plastica di colore grigio.

Trattamenti Galvanici
Cromatura: claxon, fanalino posteriore, linguetta copriserratura antifurto sterzo e serratura sacca porta attrezzi.
Zincatura: coperchio selettore cambio, cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi bulloni ruota, bulloneria in genere, viti leve

1 Vista del manubrio e relativi comandi.

2 Scritta anteriore.

freno e frizione, fili dei freni anteriore e posteriore, leva movimento ganasce freno anteriore.
Fosfatizzazione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, bullone e dado sospensione posteriore e cuffia copricilindro.
Lucidatura a specchio: leva freno frizione, pedale freno, gancio cofano motore, crestina parafango, coprimozzo, leva messa in moto, leva rubinetto miscela, bordo scudo e fregi laterali.
Acciaio inox: listelli tappetino centrale.
Il numero di telaio si trova sul telaio sulla parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.
Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

3 Scritta posteriore.

Caratteristiche

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNC1T 1001
(inizio produzione)
VNC1T 025146
(fine produzione)

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
VESPA SUPER 125 - MOD. VNC

ANNO
1965

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 4308 OM in data 21 settembre 1965. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all' art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2. (compreso il conducente)
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,740
Larghezza max . . . . m. 0,670
* Passo (a carico) . . . . m. 1,200
Altezza max . . . . m. 1,015

PESI
Tara (Kg. 93,5 + Kg. 70 conducente). . . . Kg. 163,5
* Peso complessivo con passeggero . . . . . Kg. 233,5

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.15".

Pneumatici { anteriore : 3.50 — 8" / posteriore: 3.50 — 8" }

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 50
Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.
Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico situato sul copristerzo.

MOTORE
* Denominazione: VNC1M
* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 52,5
* Corsa . . . . mm. 57
* Cilindrata totale . . . . cmc. 123,4
Potenza fiscale . . . . Cv. 2
Rapporto di compressione 7,7
* Potenza max effettiva IGM. . . . . . { Cv. 6,16 / a giri/1' 5000 }

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI
Nº 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio.
z: 22/67 = 1: 3,045

Cambio di velocità:		
prima	z: 13/57	= 1: 4,385
seconda	z: 17/52	= 1: 3,06
terza	z: 22/48	= 1: 2,182
quarta	z: 27/42	= 1: 1,555

* Velocità calcolata al nº giri di massima potenza: Km/h 71,99
Rapporto totale motore - ruota = 1: 4,73

TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 Km.				
partenza da fermo	col solo pilota	sec. 47,9	Km/h 75,2
	con due persone	sec. 54,82	Km/h 66,6
lanciato	col solo pilota	sec. 41,5	Km/h 86,7
	con due persone	sec. 45,97	Km/h 78,3
Consumo	con due persone (norme CUNA)	l/100 Km: 2,1	

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - **2.** Leva freno ant. - **3.** Comando gas - **4.** Commutatore - deviatore - **5.** Ceppi freno ant. - **6.** Pedale freno post. - **7.** Leva avv.to - **8.** Settore cambio - **9.** Ceppi freno post. - **10.** Frizione - **11.** Carburatore e depuratore - **12.** Comando dispositivo « starter » - **13.** Rubinetto miscela - **14.** Tappo del serbatoio.

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

2

IMPIANTO ELETTRICO

6V-0,6W
6V-5W
6V-25/25W
6V-5W
6V-10W

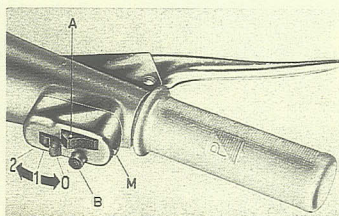
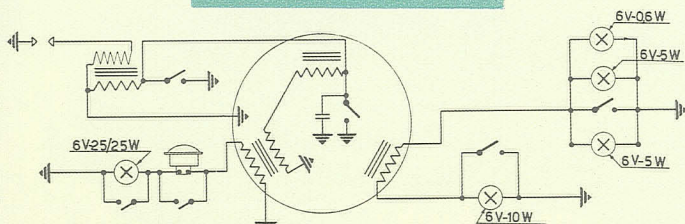
Fig. 22 - 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

A
2 1 0
M
B

Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

0. Tutto spento - **1.** Luci di posizione anter. e poster. - **2.** Luci del proiettore e fanalino posteriore - **A.** Deviatore per luci proiettore - **B.** Pulsante per clacson - **M.** Pulsante di massa.

3

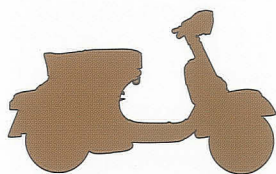
L'impianto elettrico è alimentato in **corrente alternata a tensione 6 V.** Le lampade sono da **6 V - 25/25 W** (biluce per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da **6 V - 5 W** per le luci di posizione anteriore e della targa; **6 V - 10 W** per la luce d'arresto; **6 V - 0,6 W** per il quadrante del contachilometri. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6 V, per corrente alternata.

1965 125 Super

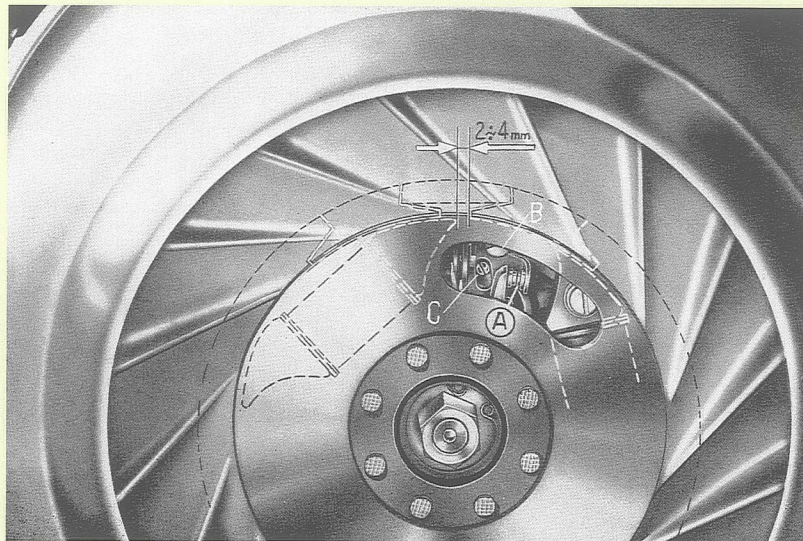
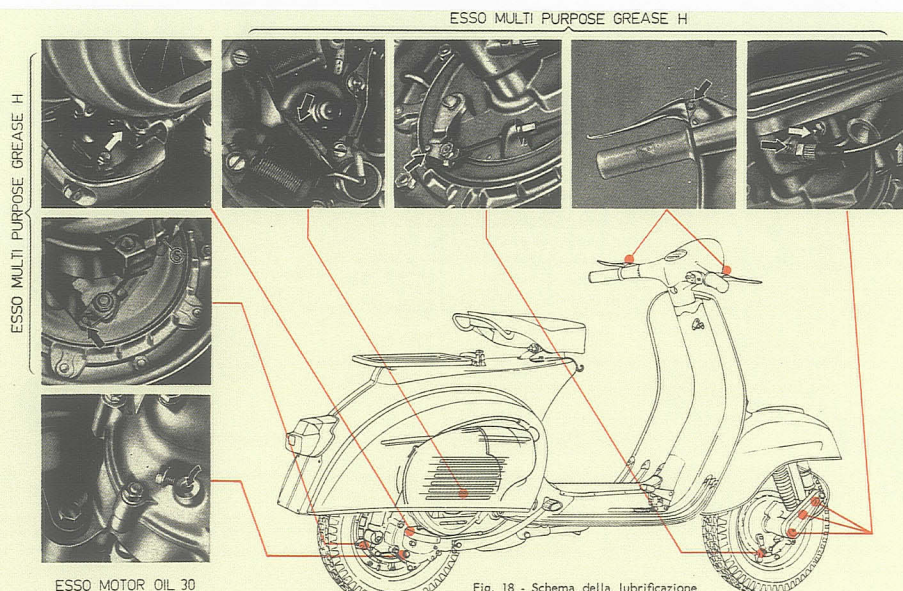
Colore:
Verde chiaro
Codice Max Meyer:
1.298.6303

Copriventola, cerchi ruote, tamburi, mozzi anteriori, tubo sterzo
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

1965
Vespa **150** Super

1965

Motore
Identico al modello precedente VBB2. La bobina esterna non è più con l'astuccio in bachilite ma è una bobina nuova monofilo di marca FENSA.

Telaio
Identico al modello di cilindrata 125 con la differenza del colore.

Trattamenti Galvanici
Uguali al modello 125.
Il numero di telaio si trova sul telaio sulla parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.
Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

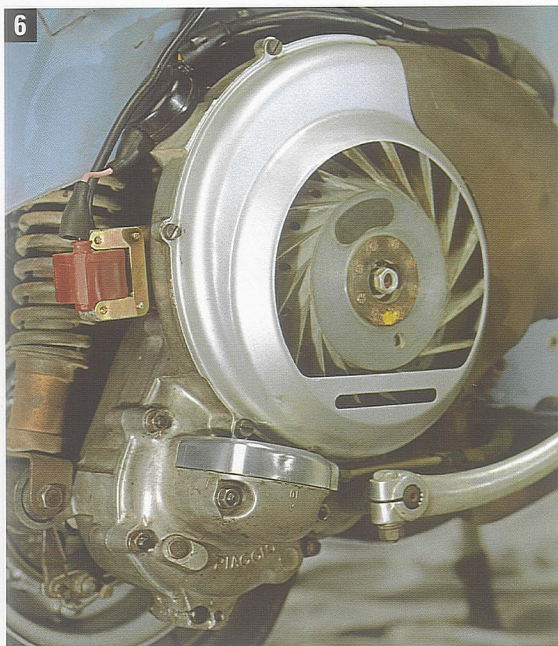
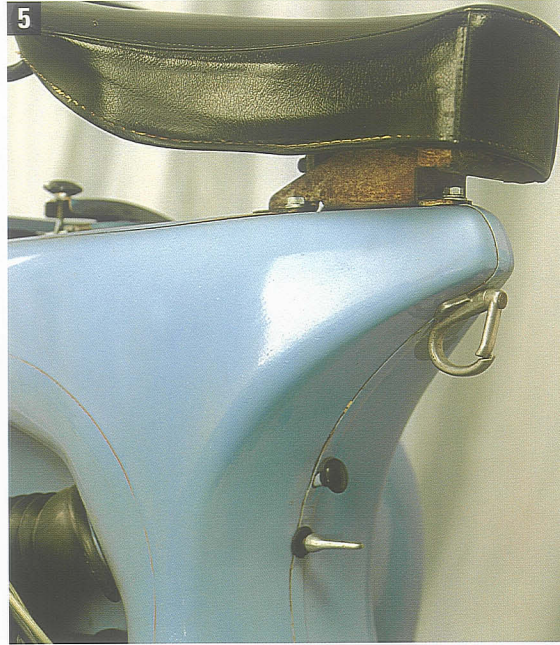
150 Super

1965

1 Sospensione anteriore.

2 Fanale posteriore e scritta.

3 Adesivo del "Rodaggio". La ruota di scorta è un optional.

150 Super

4 Scritta anteriore.

5 Sella e gancio portaborse.

6 Vista del motore.

1965

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A. GENOVA	MOTOCICLO VESPA SUPER 150 - MOD. VBC	ANNO 1965

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 4312 OM in data 21 settembre 1965. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all' art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

m.0,400 · m.1,015 · m.0,595 · m.0,900 · m.0,330 · m. 1,200 · m. 1,740 · m.0,670

IGM 4312 OM
VBC 1T
☆0123456789☆
PUNZONATURA (caratteri e grandezza al vero)
Posizione stampigliatura sulla scocca

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente).

Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1,740
Larghezza max	m. 0,670
* Passo (a carico)	m. 1,200
Altezza max	m. 1,015

PESI

Tara (Kg. 93,5 + Kg. 70 conducente)	Kg. 163,5
* Peso complessivo con passeggero	Kg. 233,5

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.15".

Pneumatici { anteriore: 3.50 — 8" ; posteriore: 3.50 — 8"

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 50

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.

Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo.

MOTORE

* Denominazione:	VBC1M
* Funzionamento:	a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi	n. 2
* Cilindri	n. 1
* Diametro	mm. 57
* Corsa	mm. 57
* Cilindrata totale	cmc. 145,45
Potenza fiscale	Cv. 3
Rapporto di compressione	7,4
* Potenza max effettiva IGM.	Cv. 6,93 a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI

N° 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.

* Trasmissione primaria: motore - cambio. z: 22/67 = 1 : 3,045

Cambio di velocità:		
prima	z: 13/57	= 1 : 4,385
seconda	z: 17/52	= 1 : 3,06
terza	z: 22/48	= 1 : 2,182
quarta	z: 27/42	= 1 : 1,555

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 71,99

Rapporto totale motore - ruota = 1: 4,73

TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 Km.			
partenza da fermo	col solo pilota	sec. 46,1	Km/h 78,1
	con due persone	sec. 52,55	Km/h 68,5
lanciato	col solo pilota	sec. 38,15	Km/h 94,3
	con due persone	sec. 43,7	Km/h 82,3
Consumo	con due persone (norme CUNA)	l/100 Km:	2,17

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.

SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VBC1T 1001
(inizio produzione)
VBC1T 554808
(fine produzione)

150 Super

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1965
150
Super

Colore:
Blu
Codice Max Meyer:
1.298.7210

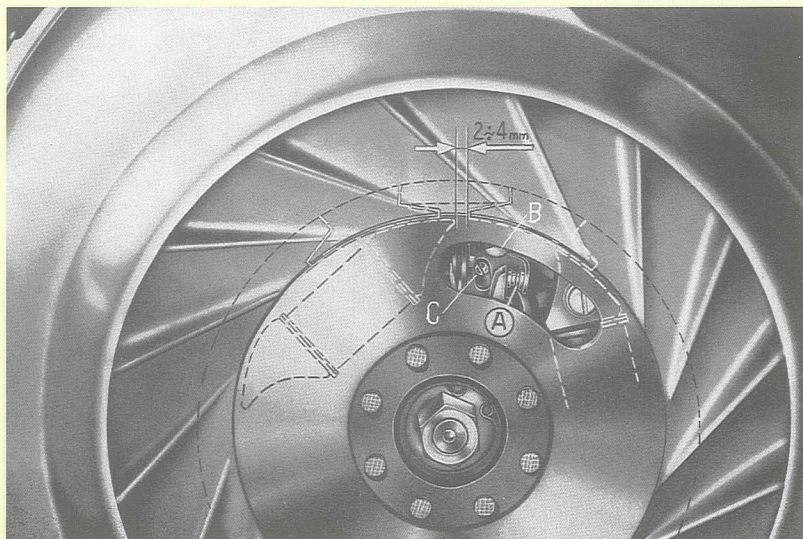
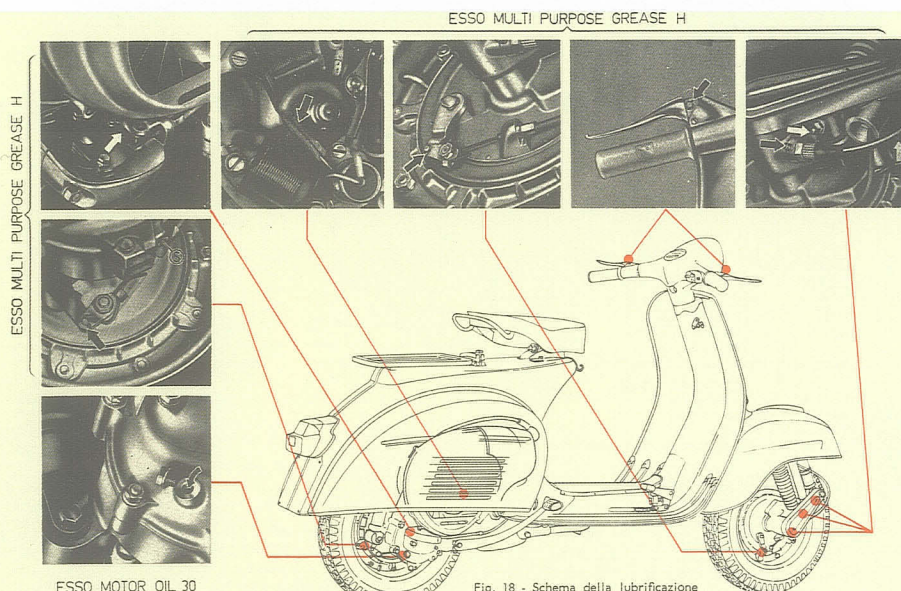
Copriventola, cerchi ruote, tamburi, mozzi anteriori, tubo sterzo
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

1965

Vespa **180** Super Sport

1965

Motore

La cilindrata del motore è maggiorata a 181,145 cc, la potenza è superiore a quella del modello 160 G.S. di oltre il 10% del quale conserva la forma e la struttura generale. Questo permette un sensibile aumento della ripresa e della velocità massima tanto da far raggiungere la velocità di 105 Km/h.
Lo spinotto del pistone è maggiorato a un diametro di 16 mm. La frizione è migliorata in funzione della nuova potenza motore.
Il volano-ventola, che è in lega di zama, con calamite ad anello incorporati, è dotato di alettatura di raffreddamento modificata per aumentare la portata d'aria; il fissaggio al mozzo è realizzato con 6 bulloni.
L'accensione è realizzata in corrente alternata con interruttore a chiave sul manubrio.
La batteria alimenta solo il claxon, la luce d'arresto e le luci di posizione.
Il raddrizzatore è del tipo a diodo.

180 Super Sport

Il depuratore è munito di un diaframma di sicurezza rompifiamma.

Telaio
La scocca ha lo scudo più stretto e più bombato; il copristerzo e l'alloggiamento clacson ricalca quello della G.L. Il manubrio è pure del tipo G.L. con faro trapezoidale ed è predisposto per l'applicazione del parabrezza. Le trasmissioni dei comandi sono maggiorate.

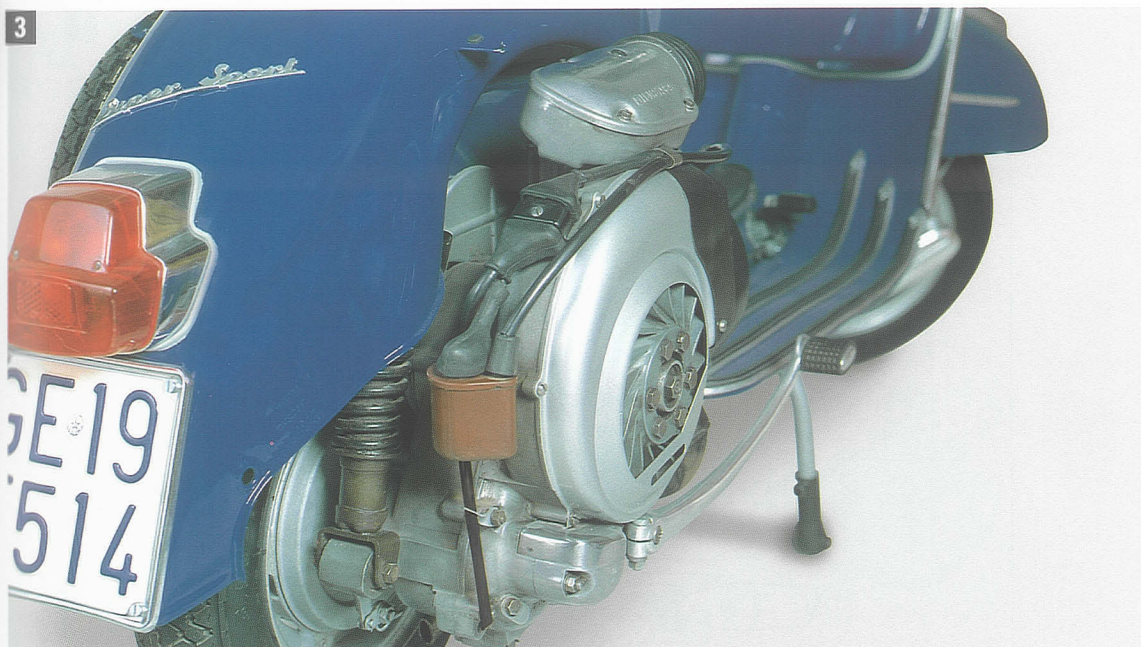
La sospensione posteriore è stata abbassata, è stato rialzato il manubrio allungando il tubo sterzo per facilitare la stabilità e ottenere una migliore tenuta di strada.
Il faro trapezoidale ed il fanalino posteriore sono gli stessi della Vespa Sprint. Il bordo scudo è snellito; la targhetta anteriore "Vespa S.S." è

1965

stampata in alluminio lucido ed è di nuovo disegno; posteriormente è applicata la targhetta lucida "Super Sport", pure stampata in alluminio. Parafango e cofani laterali hanno un nuovo profilo e una nuova linea, con nuove modanature in alluminio lineari.
Dietro lo scudo è alloggiato il bauletto di nuovo disegno più squadrato e nuova serratura che ha la stessa chiave del bloccasterzo.
La verniciatura viene offerta in vari colori a scelta, per la prima volta nei veicoli targati: biancospino, 3 tonalità di rosso e il blu pavone.
In seguito cambia l'impianto elettrico: viene tolta la chiave di accensione, la batteria e il raddrizzatore.
Il prefisso telaio rimane invariato (VSC1T).

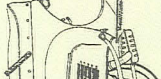
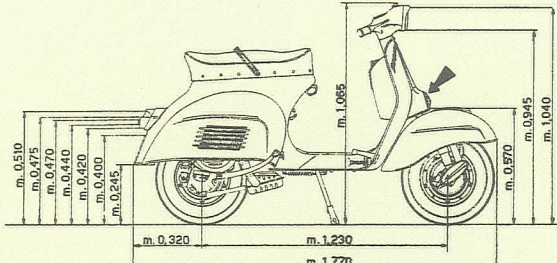
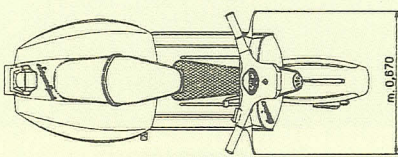
1 Particolare del manubrio con comandi e contachilometri.

2 Manubrio con chiave del modello 1ª serie.

Trattamenti galvanici
Cromatura: viti leve freno frizione, clacson, fanalino posteriore, ghiera faro anteriore, linguetta copripolvere, antifurto sterzo, serratura bauletto.
Zincatura: cavalletto e staffe, ammortizzatore anteriore, bulloneria in genere, coperchio copripolvere selettore cambio, morsetti filifreni, leva movimento ganasce freno anteriore.
Fosfatizzazione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, cuffia copricilindro.
Lucidatura a specchio: leve freno frizione, pedale freno, gancio cofano motore, modanature sacche e parafango, crestina parafango, coprimozzo, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela.
Acciaio inox: bordo scudo, borchiette copridati mozzi e listelli tappetino centrale.
Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte posteriore destra al livel-

3 Vista del motore e fanalino posteriore.

4 Particolare dell'alloggiamento ruota di scorta.

lo dell'ammortizzatore. Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
"VESPA SUPER SPORT MOD. VSC"

ANNO
1964

Edizione aggiornata all'ottobre 1966

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 3797 OM in data 14 novembre 1964.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,770
Larghezza max . . . . m. 0,670
* Passo (a scarico) . . . . m. 1,230
Altezza max . . . . m. 1,065

PESI
Peso a vuoto (Kg. 116 + Kg. 70 conducente) . Kg. 186
* Peso complessivo (2 persone) . . . . Kg 256

SOSPENSIONI: molle elicoidali; dispositivi elastici (in gomma); ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.45".

Pneumatici { anteriore : 3.50 - 10"
posteriore: 3.50 - 10" }

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 35
1) Batteria : Volt 6 - Ah 12
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore trapezoidale con lampade 6 V - 25/25 W; 6 V - 3 W.
Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 3 W, 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved. freccia).

MOTORE
* Denominazione: . . . . VSC 1 M
* Funzionamento: a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 62
* Corsa . . . . mm. 60
* Cilindrata totale . . . . cmc. 181,145
Potenza fiscale . . . . Cv. 3
Rapporto di compressione 7,7
* Potenza max effettiva IGM. . . . . . { Cv. 10
a giri/1' 6250 }

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI
N°. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio z: 22/67 = 1 : 3,045
Cambio di velocità: prima z: 12/57 = 1 : 4,750
seconda z: 16/53 = 1 : 3,313
terza z: 20/49 = 1 : 2,450
quarta z: 24/45 = 1 : 1,875
* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza Km/h 84,9
Rapporto totale motore - ruota = 1 : 5,710.

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
1 Km. partenza da fermo { col solo pilota . . . . . sec. 42,05 Km/h 85,7
con due persone . . . . . sec. 46,9 Km/h 76,8 }
1 Km. lanciato { col solo pilota (norme CUNA) sec. 33,75 Km/h 106,5
con due persone (norme IGM) sec. 38,3 Km/h 94 }

Consumo: con due persone (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,475
SERBATOIO: capacità totale litri 9 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

1) A partire dal n° di telaio VSC1T0010950 la batteria ha le seguenti caratteristiche: 6 V - 9 Ah.
La luce di posizione anteriore, posteriore e targa è inoltre da: 6 V - 5 W.
(Autorizzazione Ministeriale N. 1120/2250/2 del 23 Aprile 1965).

* Caratteristiche costruttive essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (Art. 225 del D. P. R. 30/6/1959 n° 420).

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSC1T 1001
(inizio produzione)
VSC1T 036700
(fine produzione)

180 Super Sport

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Deviatore luci con pulsante per claxon - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Depuratore e carburatore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Pulsante per ribaltamento sella - 15. Tappo del serbatoio miscela.

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella; ribaltare quindi la sella verso l'alto.

2

6V-0,6 W
6V-5 W
6V-25/25W
6V-5 W
6V-10 W

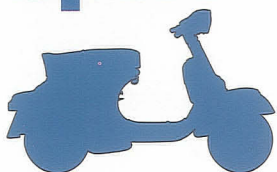
Fig. 25 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

Fig. 24 - Installazione impianto elettrico sulla moto

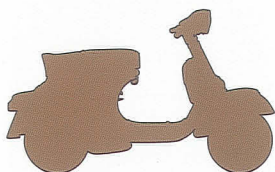
1965 180 Super Sport

Colore:
Biancospino
Fino al telaio 0036700
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Rosso
Fino al telaio 0016000
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Rosso dal telaio 0016001
al telaio 0036700
Codice Max Meyer:
1.298.5850

Colore:
Rosso
Dal telaio 0036701
Codice Max Meyer:
1.298.5802

Colore:
Blu Pavone dal 1966
Codice Max Meyer:
1.298.7220

Copriventola, cerchi ruote, tamburi, tubo sterzo, mozzi anteriori
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

3

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

4

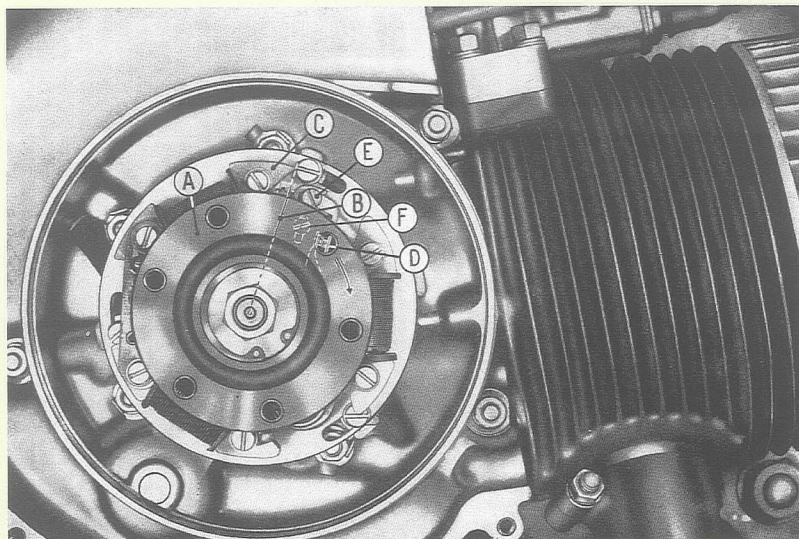
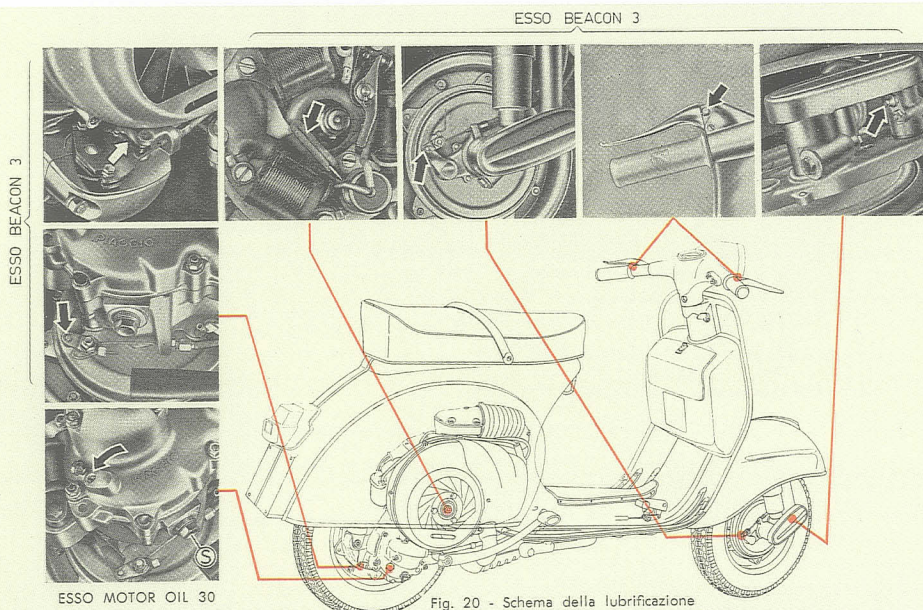



Fig. 20 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 1.o dettaglio (sulla sinistra della figura) é indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione

1965
Vespa **90** Super Sprint

1965

Motore

Il motore è derivato dalle serie 50 e 90, ma con caratteristiche molto più brillanti con una potenza di 65 cv/litro e l'adozione di un cambio a 4 velocità.

Pur avendo queste prestazioni rimane un motore dolce e tipico dei motori Vespa.

Monta un carburatore Dellorto 16/16 posto nella stessa posizione delle 50 e 90.

Parte della sua potenza è ricavata dall'adozione di una marmitta ad espansione, studiata appositamente per questo modello e montata a vista nella parte posteriore sinistra. La marmitta, in acciaio cromato, ha un caratteristico suono metallico tipicamente sportivo e con il suo aspetto dà maggior grinta a questo modello.

Telaio

Ruote da 3.00-10".

Contachilometri fondo bianco scala a 100.

90 Super Sprint

Il sellone biposto, di colore blu scuro, dalla conformazione piccola e gradevole con forma sportiva, si apre anteriormente in senso contrario all'usuale (è l'unico modello di Vespa ad adottare questa soluzione). Per la prima ed unica volta la ruota di scorta, munita di due coppe copricerchi in tinta con la Vespa, è montata centralmente con sopra un bauletto porta oggetti ha forma di piccolo serbatoio, con cuscino poggiapetto in tinta con la sella, che consente una posizione di guida sportiva al pilota.
Nelle prime serie la ruota di scorta è fissata con un morsetto al centro della pedana dove sul telaio è predisposta una barretta di fermo. Le prime serie hanno il tubo sterzo con un supporto vistoso in fusione dove sono alloggiate le boccole a rulli per il sostegno del perno mozzo. Il supporto del parafango e l'ammortizzatore sono in fusione di alluminio ed hanno una forma particolare.

1965

Ai due lati del bauletto sono applicati due adesivi recanti la scritta "90 Super Sprint"; dal numero di telaio 4545 vengono modificate le scritte con un tipo in plastica trasparente e di conseguenza nel bauletto viene ricavato un incavo per contenerle. Il manubrio è stretto e leggermente abbassato, il parafango anteriore filante. Lo scudo anteriore è rastremato verso l'alto, per migliorare la resistenza all'avanzamento.
La scritta Vespa anteriore è ridotta e in rilievo, la posteriore reca la scritta per intero "Super Sprint" in rilievo di alluminio lucido.
Anche per questo modello la verniciatura è prevista in tre colori: rosso 1.268.5850 dà inizio alla produzione nel 1967; dal 1968 cambia la tonalità di rosso (2.268.5802); per il blu pavone (1.298.7220) dal 1965 in poi. Verso la fine della produzione, dato che la Vespa 90 SS ha vinto il 1° Motogiro d'Italia del 1967 e altre gare sportive, i modelli sono consegnati con la dicitura "GPS" (Gruppo

1 Bloccaggio ruota di scorta dei primi modelli.

2 Bloccaggio ruota di scorta dei modelli successivi.

3 Sistema di apertura inusuale della sella.

4 Vista dell'originale tubo sterzo.

Piloti Speciali), realizzata con un particolare adesivo messo nella parte anteriore sinistra dello scudo.

Trattamenti galvanici

Cromature: riparo copripolvere serratura, claxon, bulloni leve freno frizione, marmitta, serratura bauletto.
Lucidatura a specchio: leve freni frizione, coprimozzo anteriore.
Zincatura: cavalletto, staffe, dadi cerchi ruota, bulloneria esterna, supporto ruota di scorta, coperchio selettore cambio, morsetti filifreni, leva movimento ganasce freno anteriore, bullone e relativa molla unione coppe ruota di scorta.
Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore e relativo bullone e dado, molla cavalletto.
Alluminio grezzo: pedale freno posteriore, leva messa in moto.

5 Vista del manubrio e dei relativi comandi.

6 Marmitta sportiva con relativo IGM.

7 Scritta posteriore.

8 Scritta anteriore.

1965

Il numero del motore è situato nella parte posteriore all'altezza dell'attacco ammortizzatore.
Il numero di telaio è nel vano sportello motore.

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A. GENOVA

MOTOCICLO
VESPA 90 SUPER SPRINT - MOD. V9SS

ANNO 1965

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 4310 OM in data 21 settembre 1965. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2. (compreso il conducente)

Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max . . . . m. 1,650
Larghezza max . . . . m. 0,550
* Passo (a carico) . . . . m. 1,165
Altezza max . . . . m. 1,000

PESI

Tara (Kg. 81,7 + Kg. 70 conducente). . . . Kg. 151,7
* Peso complessivo con passeggero . . . . . Kg. 221,7

SOSPENSIONI: molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.10".

Pneumatici { anteriore: 3.00 — 10" / posteriore: 3.00 — 10"

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 50

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 115 mm; lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.

Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo.

MOTORE

* Denominazione: . . . . V9SS 1 M
* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 47
* Corsa . . . . mm. 51
* Cilindrata totale . . . . cmc. ~88,5
Potenza fiscale . . . . Cv. ~~4~~ 2
Rapporto di compressione 8,7
* Potenza max effettiva IGM. . . . . . { Cv. 5,87 / a giri/1' 6000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI

Nº 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.

* Trasmissione primaria: motore - cambio 24/61.

Cambio di velocità:		Rapp. totali
prima	z: 10/58	14,74
seconda	z: 14/54	9,80
terza	z: 18/50	7,06
quarta	z: 22/46	5,31

* Velocità calcolata al nº giri di massima potenza: Km/h 85,02
Rapporto totale motore - ruota 1/5,31

TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 Km.

		sec.	Km/h
partenza da fermo	col solo pilota	46,65	77,2
	con due persone	53,42	67,4
lanciato	col solo pilota	37,85	95,2
	con due persone	42,55	84,6

Consumo con due persone (norme CUNA) l/100 Km: 2,48

SERBATOIO: capacità totale litri 5,6 di miscela benzina-olio.

SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V9SS1T 1001
(inizio produzione)
V9SS1T 6309
(fine produzione)

90 Super Sprint

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Figg. 21 - 22 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 38) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 23 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizioni del commutatore.

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

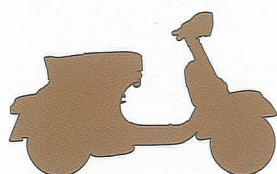
L'impianto elettrico è alimentato in **corrente alternata a tensione 6 V** dal volano magnete «a 6 poli». Le lampade sono da **6 V - 25/25 W** (biluce per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da **6 V - 5 W** per luci di posizione anteriore e della targa; **6 V - 10 W** per la luce d'arresto. Il clacson è del tipo da 6 V, per corrente alternata.

1965
90 Super Sprint

Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
2.268.5850

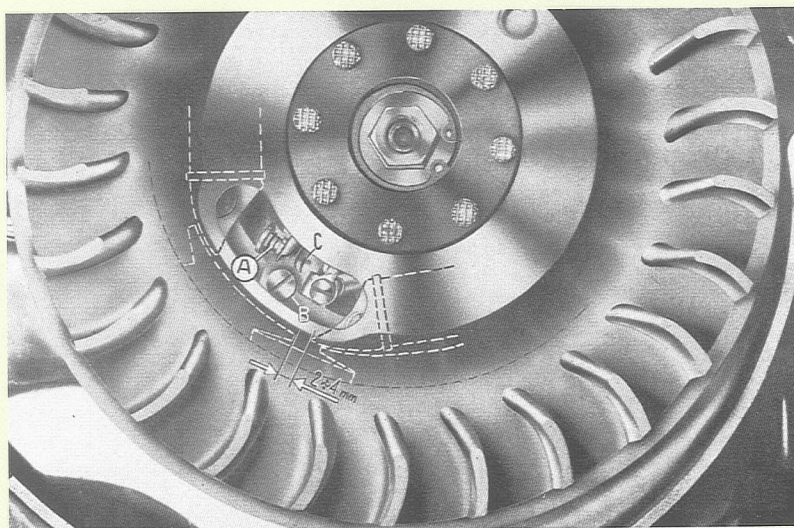
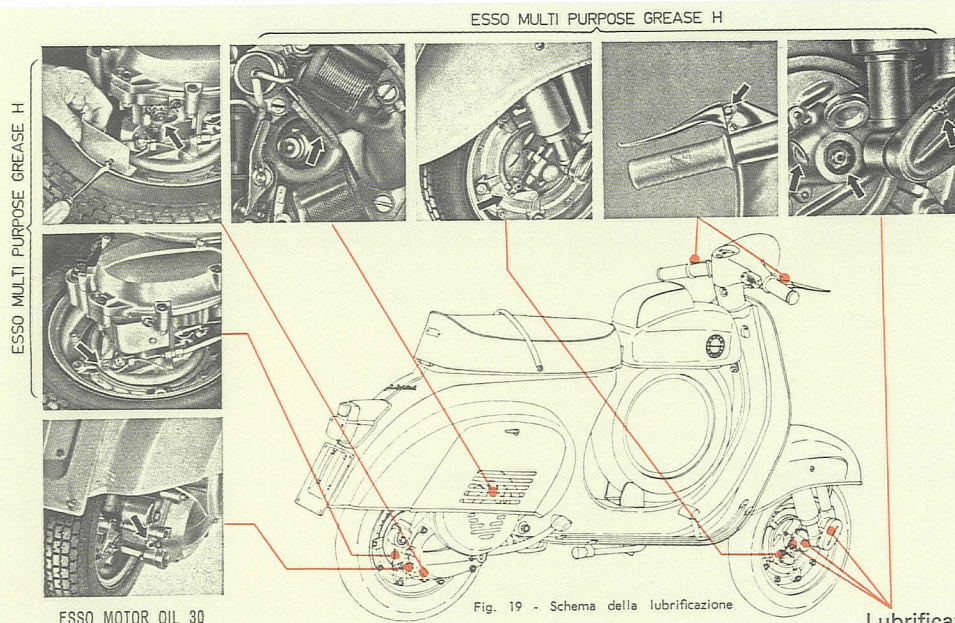
Colore:
Rosso dal 1968
Codice Max Meyer:
2.268.5802

Colore:
Blu pavone
Codice Max Meyer:
1.298.7220

Copriventola, ruote, tamburi, mozzo anteriore, sportello bauletto
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

1965
Vespa **125** Nuova

1965

Motore
L'architettura è la stessa dei modelli 50 e 90, ma con una nuova cilindrata finale che va fuori dalle misure classiche adottate negli anni per un alesaggio e corsa di 55 x 51 per una cilindrata totale di 121,17 cc.
Il carburatore è un Dellorto SHB 16/16 posto nella parte centrale sotto la sella.

Telaio
La Vespa 125 si ricollega ai modelli 50 e 90 con la linea snella e compatta.
Per la prima volta un modello di 125 monta la ruota da 10 pollici con nuovo tamburo autoventilante, come per il modello 90 Super Sprint.
Il manubrio è lo stesso montato sulla super con contachilometri con fondo bianco scalato a 100 Km/h.
La monosella è di nuovo disegno.
La stessa Vespa era prevalentemente fornita con sellone biposto.

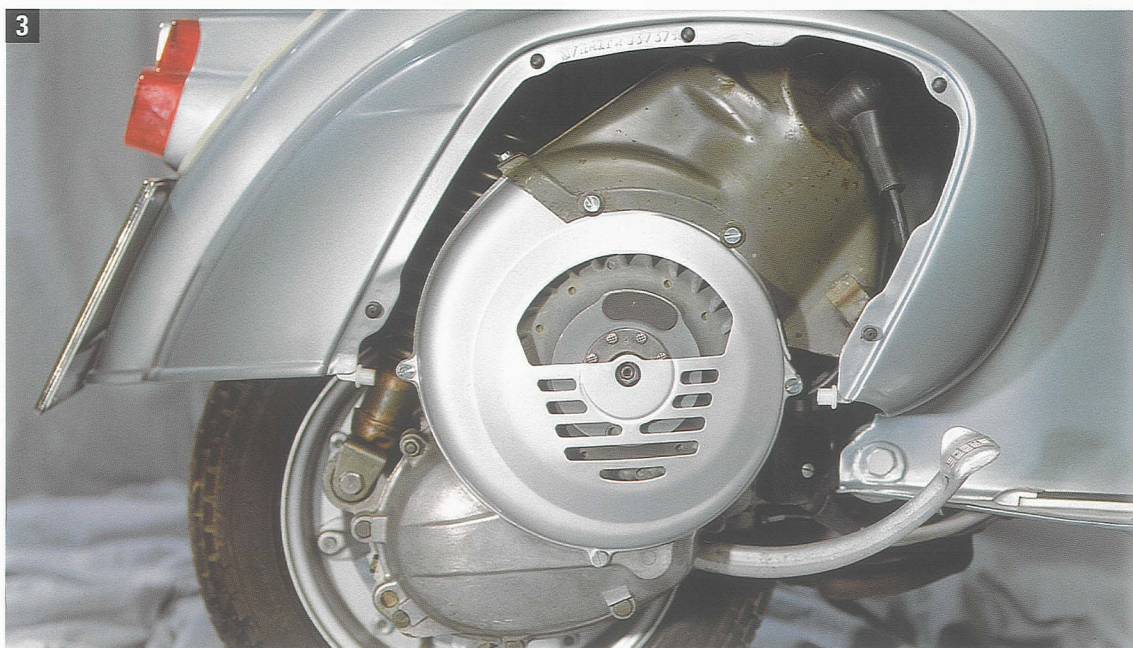
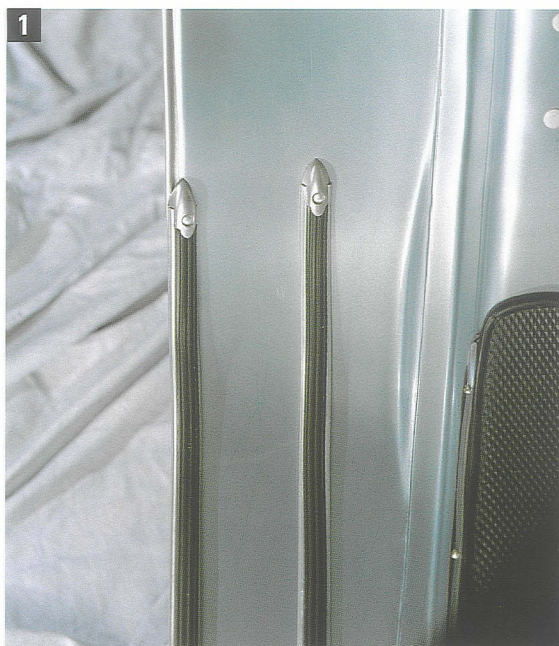
Trattamenti galvanici
Uguali alla 50 N.
Il numero del motore è situato nella parte posteriore all'altezza dell'attacco ammortizzatore.
Il numero di telaio è nel vano sportello motore.

125 Nuova

1965

1 Particolare dei profili.

2 Manubrio e relativi comandi.

3 Vista del motore.

125 Nuova

4 Particolare della sella monoposto blu scuro di nuovo disegno con maniglia per il passeggero. Lo stesso modello veniva fornito anche con il sellone biposto.

5 Scritta anteriore in alluminio pressofuso di colore blu scuro.

1965

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensioni:	anter. e poster. A molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione “rotante”
Alesaggio:	mm 55
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm^3 121,17
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa
Frizione:	a dischi multipli sul secondario. Comando a mezzo leva sulla estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l’anteriore (leva sull’estremità destra del manubrio; a pedale (pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2,10” stampati in lamiera di acciaio sui quali sono montati pneumatici 3.00 - 10”
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	2 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	80 Km all’ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1650 mm
Altezza max della moto:	1015 mm
Altezza minima pedana:	225 mm
Raggio di volta:	1650 mm
Peso totale a vuoto:	73 Kg circa

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VMA1T 1001
(inizio produzione)
VMA1T 18100
(fine produzione)

125 Nuova

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

2

3

1965
125
Nuova

Colore:
Azzurro Metallizzato
Codice Max Meyer:
1.268.0110

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

1965 Vespa 150 Sprint

1965

Motore
Il motore è il classico 145,45 cc, la cui potenza è stata notevolmente incrementata, permettendo di ottenere una migliore ripresa ed una elevata velocità media.
Migliorato il rapporto di compressione (7,4:1). Per aumentare la potenza cambia il diagramma di distribuzione e adotta un silenziatore di scarico di nuovo disegno.
I rapporti di trasmissione sono adeguati alla nuova potenza e anche la frizione è migliorata.
Il volano magnete è rinforzato. Per ispezionare i contatti vi è una feritoia chiusa con un tappo di gomma.

Telaio
È simile a quello montato sulla Vespa GL, ed è verniciato con un nuovo colore metallizzato.
La targhetta posta sullo scudo "Vespa Sprint" è a rilievo in alluminio trattato di colore blu scuro, quella posteriore "Vespa Sprint" è dello stesso materiale e colore ed è

applicata sopra il fanalino posteriore.

Il parafango anteriore e le sacche laterali hanno dei fregi in alluminio lineari.

La serratura della scocca e l'antifurto sullo sterzo sono dotati della stessa chiave. Questo modello viene consegnato con sella biposto di colore blu scuro, a richiesta con la monosella.

Trattamenti galvanici

Cromatura: viti leve freno frizione, clacson, fanalino posteriore, ghiera faro anteriore, linguetta copripolvere antifurto sterzo, serratura sacca porta attrezzi.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, bulloneria in genere, coperchio selettore cambio.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, bullone dado ancoraggio, molla cavalletto.

Lucidatura a specchio: leve freno frizione, pedale freno, gancio chiusura cofano motore, modanature sac-

che e parafango, crestina parafango, coprimozzo, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela, bordo scudo.
Acciaio inox: borchie copridadi mozzi, listelli tappetino centrale.
Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

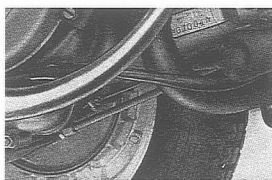
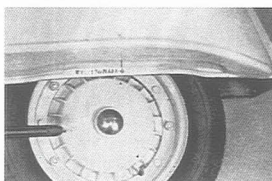
Il numero motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

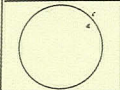
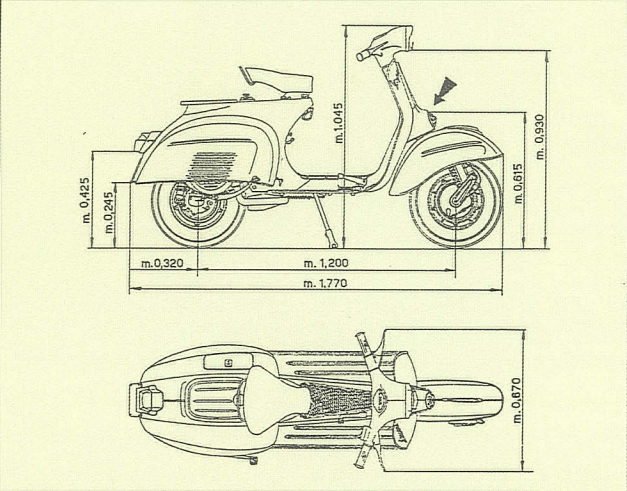
1 Manubrio e relativi comandi.

2 Scritta posteriore.

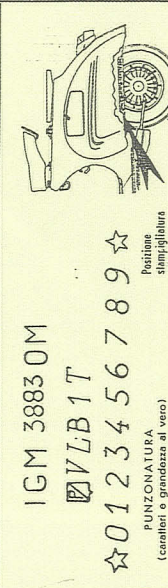
3 Scritta anteriore.

1965

Caratteristiche

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VLB1T 1001
(inizio produzione)
VLB1T 1205477
(fine produzione)

PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO
"VESPA SPRINT" - MOD. VLB (1)

ANNO 1965

Aggiornato al
2 Luglio 1969

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 3883 OM in data 30 Gennaio 1965.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T.U. 15. 6. 1959 n. 393.

Posizione stampigliatura sulla scocca

IGM 3883 OM
VLB1T
☆0123456789☆
PUNZONATURA
(caratteri e grandezza al vero)

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,770
Larghezza max . . . . m. 0,670
* Passo (a scarico) . . . . m. 1,200
Altezza max . . . . m. 1,045

PESI
Peso a vuoto (Kg. 95 + Kg. 70 conducente) . . Kg. 165
* Peso complessivo con passeggero . . . . . . Kg. 235
N. B. - Il peso sulla ruota post. non deve superare Kg. 200

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.10".

Pneumatici { anteriore : 3.50 - 10" / posteriore: 3.50 - 10"

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 50.
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.
Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved. freccia).

(1) - Vedi pag. 5 - 6

MOTORE
* Denominazione: . . . . VLB 1 M
* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 57
* Corsa . . . . mm. 57
* Cilindrata totale . . . . cmc. 145,45
Potenza fiscale . . . . Cv. 3
Rapporto di compressione 7,4
* Potenza max effettiva IGM. . . . . . { Cv. 7,1 / a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI
N°. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio z: 22/67 = 1: 3,045
Cambio di velocità:
prima z: 12/57 = 1: 4,750
seconda z: 16/54 = 1: 3,375
terza z: 20/48 = 1: 2,400
quarta z: 25/44 = 1: 1,760
* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 72,481
Rapporto totale motore - ruota = 1: 5,36.

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
1 Km. partenza da fermo { col solo pilota . . . . . sec. 46,35 Km/h 77,5 / con due persone (norme IGM) sec. 50,7 Km/h 71
1 Km. lanciato { col solo pilota (norme CUNA) sec. 38,3 Km/h 94 / con due persone (norme IGM) sec. 42,3 Km/h 85

Velocità max effettiva Km./h 94.

Consumo: { col solo pilota / con due persone } { norme CUNA } l./100 Km.: 2 / l./100 Km.: 2,3

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

150 Sprint

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

2

6V-0,6W

6V-5W

6V-25/25W

6V-5W

6V-10W

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

Fig. 24 - Schema elettrico dei collegamenti.

43

3

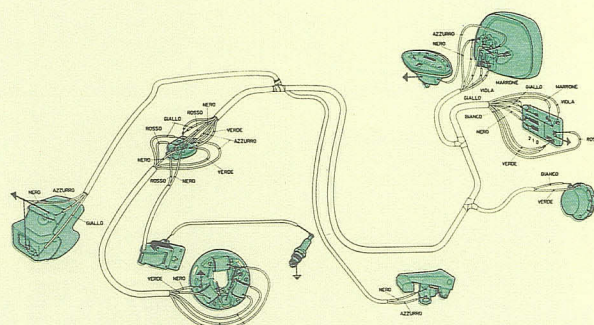
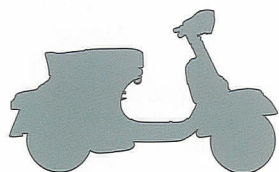



Fig. 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto

42

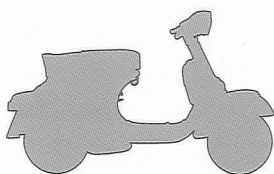
1965
150
Sprint

Colore:
Azzurro metallizzato
Codice Max Meyer:
1.268.0110

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

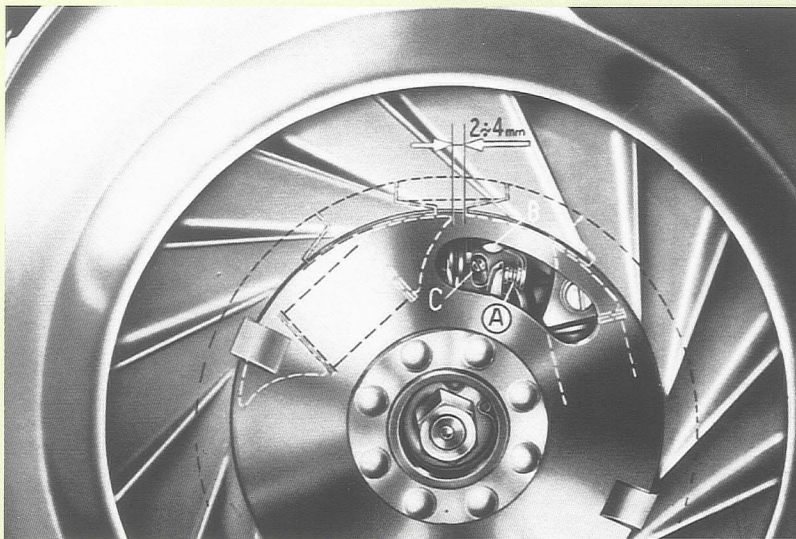
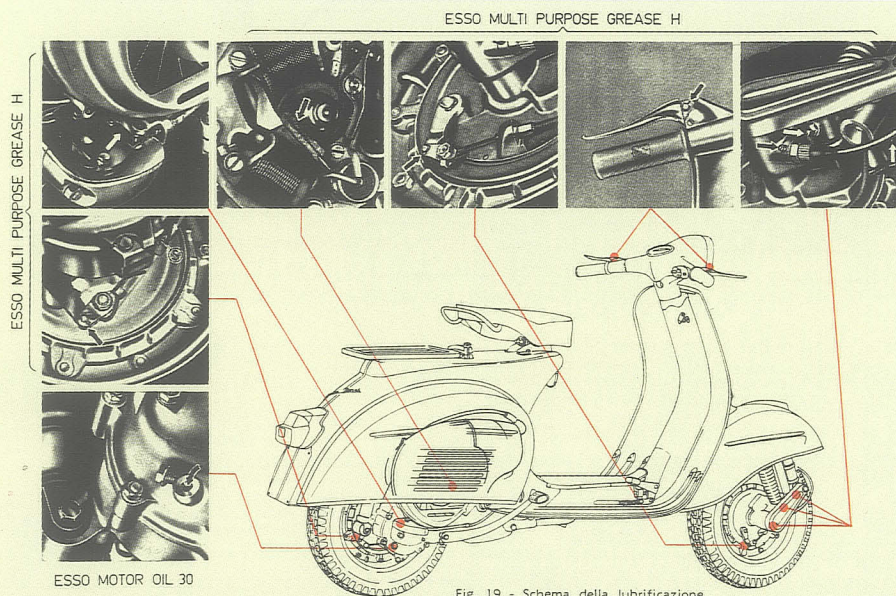
4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Fig. 19 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera « S » il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1966

Vespa **125** Gran Turismo

1966

Motore
È lo stesso montato sulla 125 Super aumentando il rapporto di compressione (7,8:1) con relativo aumento di potenza, pur lasciando invariato il numero dei giri motore che gli permette di raggiungere una velocità di punta di 88 Km/h.

Telaio
Identico al modello 150 Sprint.

Trattamenti galvanici
Uguali al modello 150 Sprint.
Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte sinistra sotto la sacca porta attrezzi.
Il numero motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

125 Gran Turismo

1966

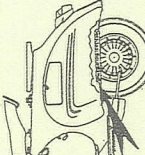
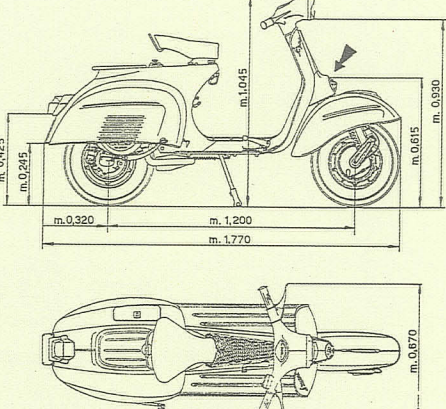
1 Manubrio e comandi.

2 Scritta anteriore e faro.

125 Gran Turismo

3 Scritta posteriore.

1966

Caratteristiche

MOTOCICLO "VESPA G.T." - MOD. VNL 2

PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA

ANNO 1966

Aggiornato a Dicembre 1968

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 4763 OM in data 2 settembre 1966.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
- Lunghezza max . . . . m. 1,770
- Larghezza max . . . . m. 0,670
- * Passo (a scarico) . . . . m. 1,200
- Altezza max . . . . m. 1,045

PESI
- Peso a vuoto (Kg. 95 + Kg. 70 conducente) . . Kg. 165
- * Peso complessivo con passeggero . . . . . . Kg. 235
- N. B. - Il peso sulla ruota post. non deve superare Kg. 200

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.10".

Pneumatici { anteriore: 3.50 - 10" / posteriore: 3.50 - 10"

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 50.

Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.

Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved. freccia).

MOTORE
- * Denominazione: . . . . VNL 2 M
- * Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
- * Tempi . . . . n. 2
- * Cilindri . . . . n. 1
- * Diametro . . . . mm. 52,5
- * Corsa . . . . mm. 57
- * Cilindrata totale . . . . cmc. 123,4
- Potenza fiscale . . . . Cv. 2
- Rapporto di compressione 7,8
- * Potenza max effettiva IGM. . . . . . { Cv. 6,27 / a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI

N°. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.

* Trasmissione primaria: motore - cambio z: 19/67 = 1: 3,526

Cambio di velocità:
- prima z: 13/57 = 1: 4,385
- seconda z: 17/52 = 1: 3,059
- terza z: 22/48 = 1: 2,182
- quarta z: 27/42 = 1: 1,556

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 70,83
Rapporto totale motore - ruota = 1: 5,485.

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
- 1 Km. partenza da fermo { col solo pilota . . . . Km/h 75,94 / con due persone (norme IGM) . . . . Km/h 67,79
- 1 Km. lanciato { col solo pilota (norme CUNA) . . . . Km/h 92,42 / con due persone (norme IGM) . . . . Km/h 81,35

Consumo: con due persone (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,09

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.

SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNL2 30001
(inizio produzione)
VNL2 81582
(fine produzione)

125 Gran Turismo

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

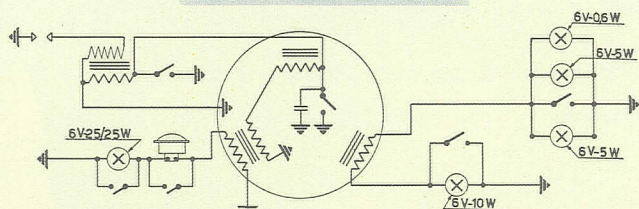



Fig. 22 - 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

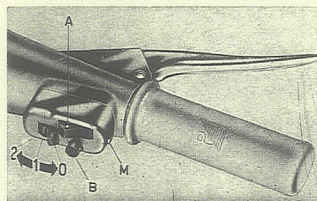
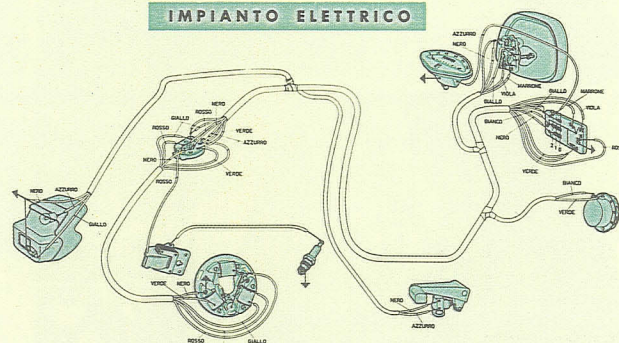
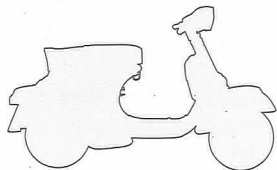



Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

0. Tutto spento - **1.** Luci di posizione anter. e poster. **2.** Luci del proiettore e fanalino posteriore - **A.** Deviatore per luci proiettore - **B.** Pulsante per clacson - **M.** Pulsante di massa.

3

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è alimentato in **corrente alternata a tensione 6 V.** Le lampade sono da **6V - 25/25 W** (biluce per abbagliante e anabbagliante) e da **6 V - 5 W** (luce di posizione) sul proiettore anteriore, che ha forma trapezoidale; da **6 V - 5 W** per le luci di posizione posteriore e della targa; **6 V - 10 W** per la luce d'arresto; **6 V - 0,6 W** per il quadrante del contachilometri. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6 V, per corrente alternata.

1966 125 Gran Turismo

Colore:
Azzurro acqua marina dal 1966
Codice Max Meyer:
1.298.7305

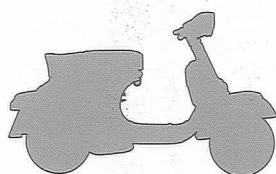
Colore:
Azzurro chiaro metallizzato dal 1968
Codice Max Meyer:
1.298.0110

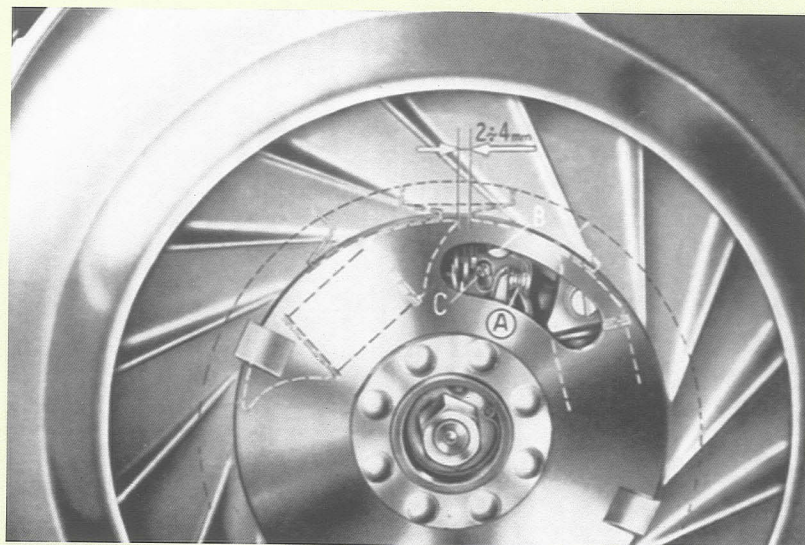
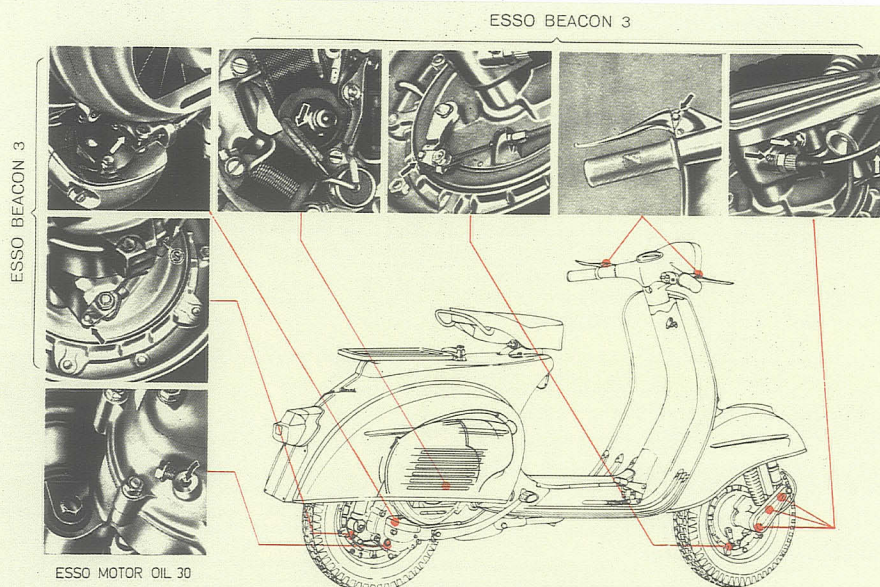
Colore:
Verde pastello dal 1969
Codice Max Meyer:
1.298.6399

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1966

Vespa **50L**

1966

Motore
È uguale alla vespa 50 N.

Telaio
Non differisce dal modello 50 N. Per renderla più confortevole e più completa, la sospensione anteriore monta un ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

Lo scudo anteriore è rifinito con un profilo d'alluminio anticorodal come le sorelle maggiori.
La scritta "Vespa L" è a rilievo in alluminio lucido nella parte anteriore.
Nella parte posteriore sopra il fanalino è montata la scritta "Vespa L" in alluminio lucido a rilievo.

Sul parafango anteriore è montato un fregio di alluminio.
Le nuove strisce sulle pedane sono in alluminio con all'interno il profilo in gomma e alle estremità, dei puntalini in alluminio come le sorelle maggiori.
La sella è del tipo, biposto e nella parte anteriore è alloggiato il gan-

cio porta borsa in alluminio.
Sul faro appare una ghiera in acciaio inox.
Dal numero di telaio 540.001 viene allungata la scocca e il modello si chiama "allungata".

Trattamenti galvanici
Uguali alla Vespa 50N (V5A1T) del 1966 con la ghiera del faro anteriore in acciaio inox e il bordo scudo in alluminio.
Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

1966

1 Scritta "Vespa", nuovo profilo scudo, nuovo logo Piaggio esagonale che viene montato dal 1° ottobre 1967 su tutta la produzione Piaggio.

2 Vista posteriore con scritta e fanalino.

3 Particolare del sellone con il gancio porta borse.

4 Vista del manubrio con relativi comandi.

5 Nuovi profili pedane.

1966

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; per quanto riguarda le sospensioni, è da notare che la posteriore è dotata anche di ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 49,77
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli, tensione nominale 6 V). I comandi sono accentrati sul commutatore, posto sul manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, con 2 lampade da 15 W; - Il fanalino posteriore a luce rossa, con lampada da 5 W. L'avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio di Ø 9", sui quali sono montati pneumatici 2.3/4 - 9"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	67 Kg

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 500001
(inizio produzione)
V5A1T 637063
(fine produzione)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad alette per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).

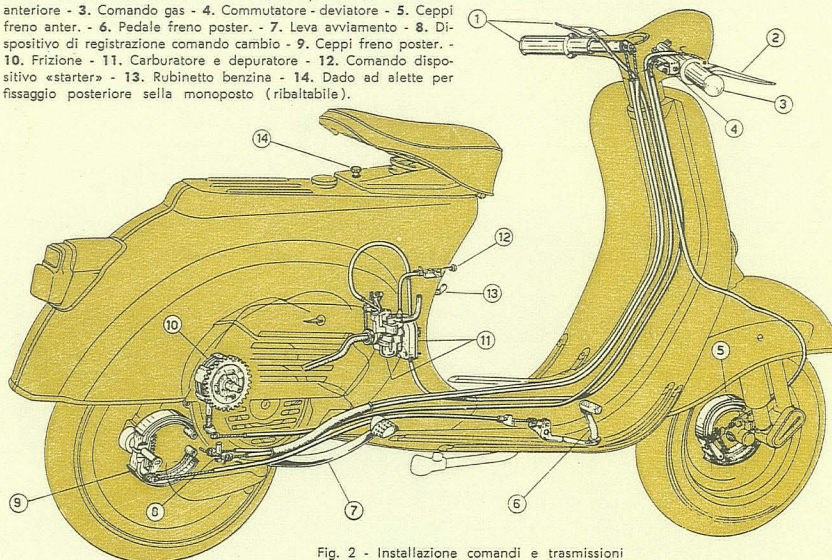



Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

2

Figg. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

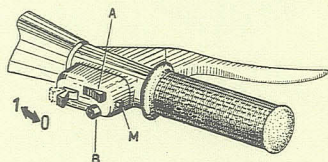
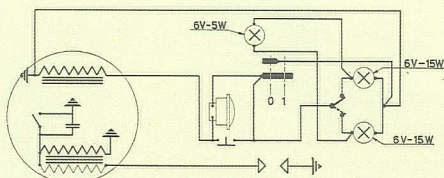
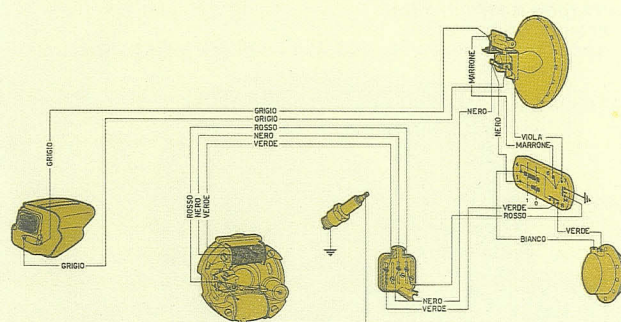
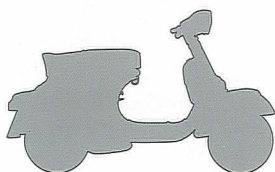



Fig. 21 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - 1. Luci del proiettore e fanalino - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

3

1966
50L

Colore:
Azzurro metallizzato
dal V5A1T 500.001
al V5A1T 540.000
Codice Max Meyer:
1.268.7114

Colore:
Azzurro metallizzato chiaro
dal V5A1T 540.001
Codice Max Meyer:
1.268.0110

Colore:
Giallo dal V5A1T 500.001
Codice Max Meyer:
1.298.2916

Colore:
Avorio New York
dal V5A1T 540.001
Codice Max Meyer:
1.268.3901

Colore:
Giallo positano dal 540.001
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Verde mela dal V5A1T
500.001 al V5A1T 540.000
Codice Max Meyer:
1.298.6302

Colore:
Rosa schoching
dal V5A1T 500.001
al V5A1T 540.000
Codice Max Meyer:
1.298.5801

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4

Fig. 16 - Registrazione puntine del ruttore

A - (Apertura max.) = 0,3 ÷ 0,5 mm.

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

5

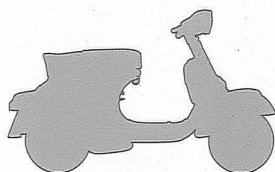
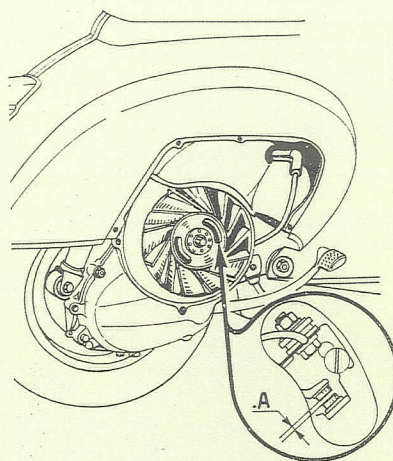
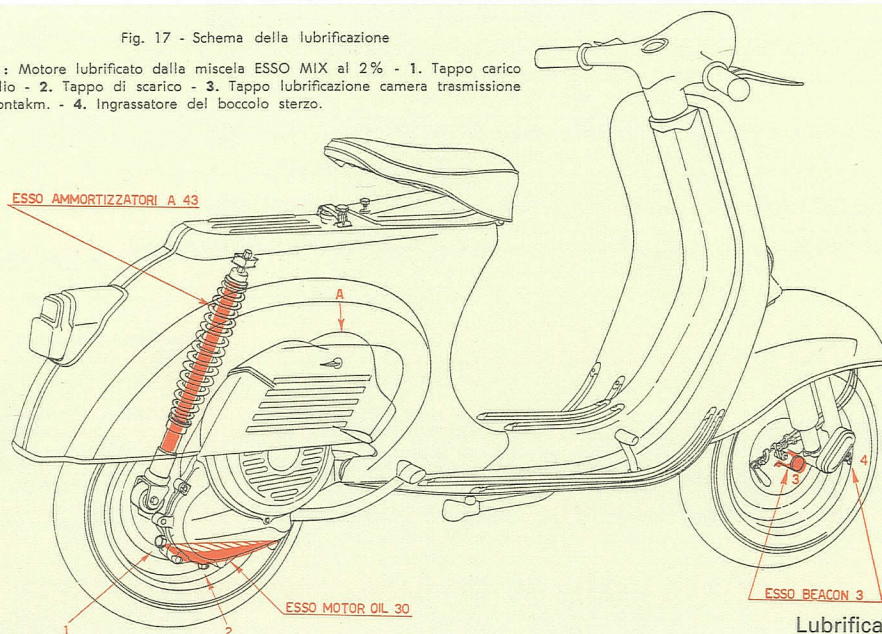



Fig. 17 - Schema della lubrificazione

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - **1.** Tappo carico olio - **2.** Tappo di scarico - **3.** Tappo lubrificazione camera trasmissione contakm. - **4.** Ingrassatore del boccolo sterzo.

Lubrificazione.

1968

Vespa 125 Primavera

1968

Motore
Il motore è potenziato rispetto alla "Vespa 125 Nuova", aumenta il rapporto di compressione da 7,2 a 8,25 e la potenza ora raggiunge i 5,56 cv a 5500 giri/minuto, con una variazione di 1 cv e 1000 giri/minuto.
Monta un carburatore Dellorto SHB 19/19.
Aumentano le prestazioni: l'accelerazione e la velocità massima che arriva ad oltre 90 Km/h.

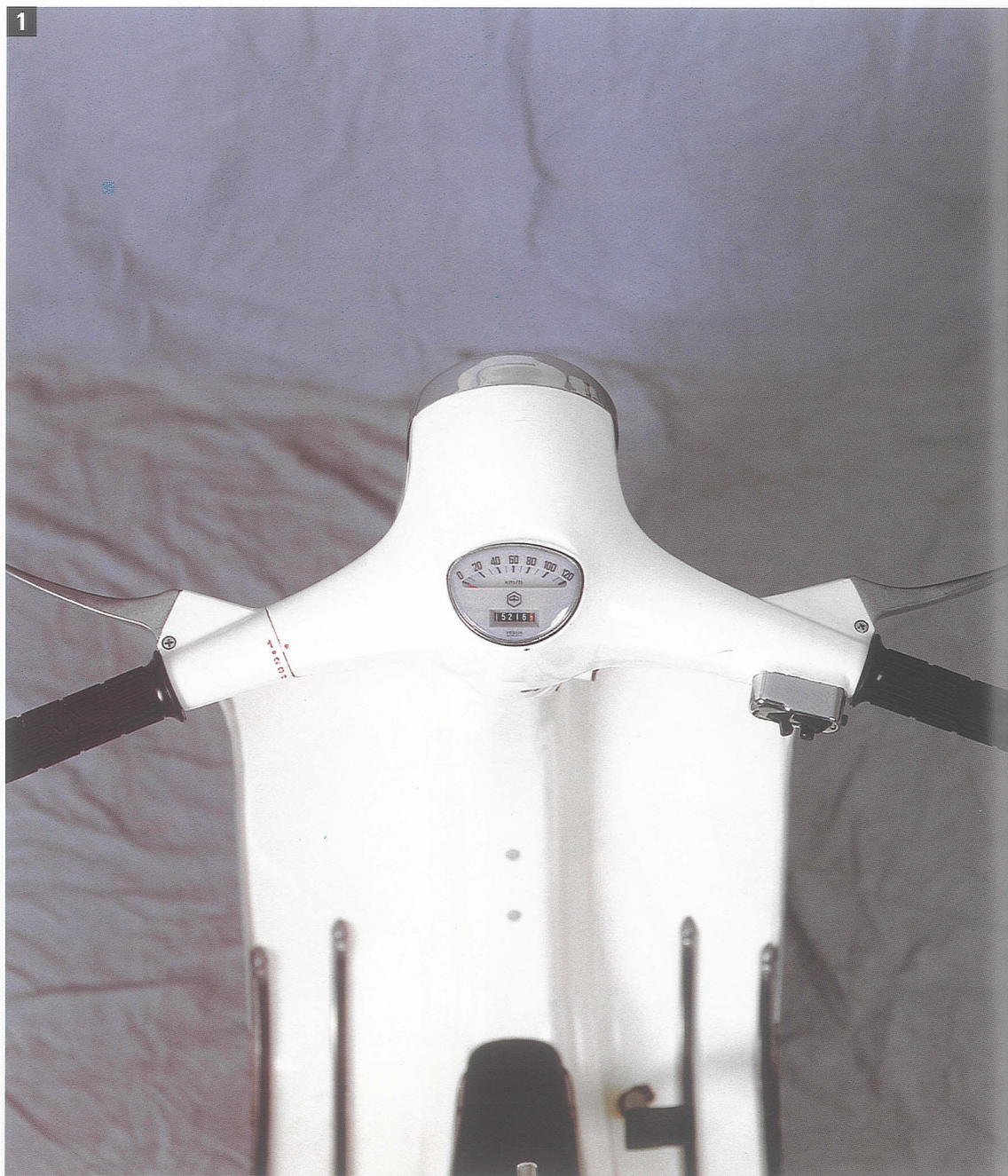
Telaio
Per aumentare la stabilità e migliorare l'abitabilità viene allungato l'interasse.
Nella sacca laterale sinistra è ricavato un piccolo bauletto con serratura apribile dalla stessa chiave del bloccasterzo.
Rimane sull'estremità anteriore

della sella il pratico gancio appendiborsa.
Sullo scudo anteriore è fissata la scritta in alluminio "Vespa 125". Nella parte posteriore la scritta "Primavera" è in carattere corsivo e come l'anteriore in alluminio lucido.
La Vespa 125 Primavera viene affiancata da un modello di colore marrone con sella e manopole di colore panna dal 1974 al 1976.
Successivamente viene montato il copriventola nero opaco e il nuovo fanale posteriore.

Trattamenti galvanici
Uguali alla Vespa 125 Nuova del 1966 ma si aggiunge alle parti cromate la serratura sacca porta attrezzi e alle parti di alluminio lucidate a specchio il gancio porta borse. La ghiera del faro anteriore è in acciaio inox come i profili ferma tappetino centrale pedana.

1968

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

1 Manubrio e relativi comandi.

2 Scritta posteriore a vista del fanalino montato nelle ultime serie.

1968

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata. Sul lato posteriore sinistro è ricavata una sacca porta oggetti con portello munito di serratura antifurto
Sospensioni:	anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 55
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm^3 121,17
Rapporto di compressione:	1/8,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. esterna
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni da 2,10" stampati in lamiera di acciaio, sui quali sono montati pneumatici 3,00 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	2 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	85 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1665 mm
Altezza max della moto:	1015 mm
Altezza minima pedana:	225 mm
Raggio di volta:	1650 mm
Peso totale a vuoto:	73 Kg

Posizione numero motore

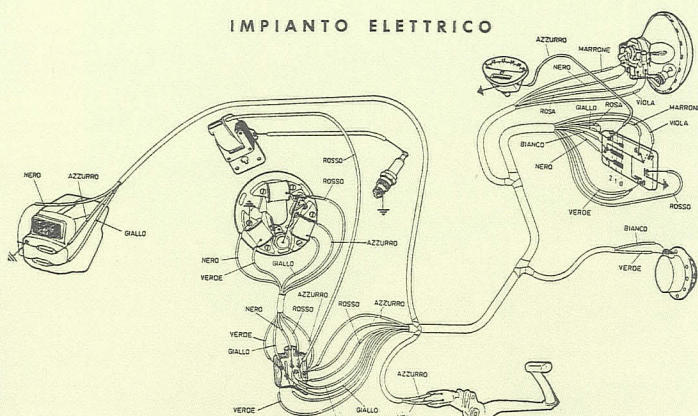
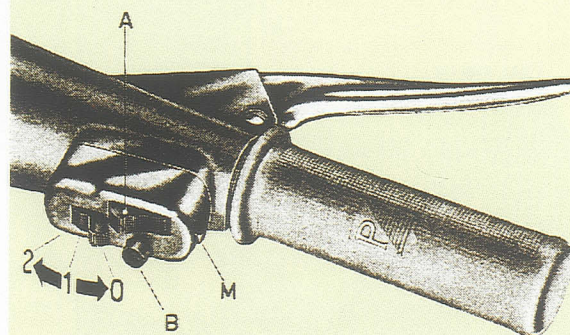
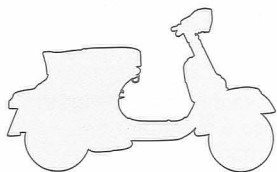
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VMA2T 020001
(inizio produzione)
VMA2T 0240329
(fine produzione)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Dispositivo impianto elettrico sulla moto.

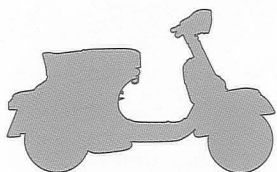
3 Particolare dell'interruttore luce.

1968
125

Colore:
Biancospino
Codice Max Meyer:
1.298.1715

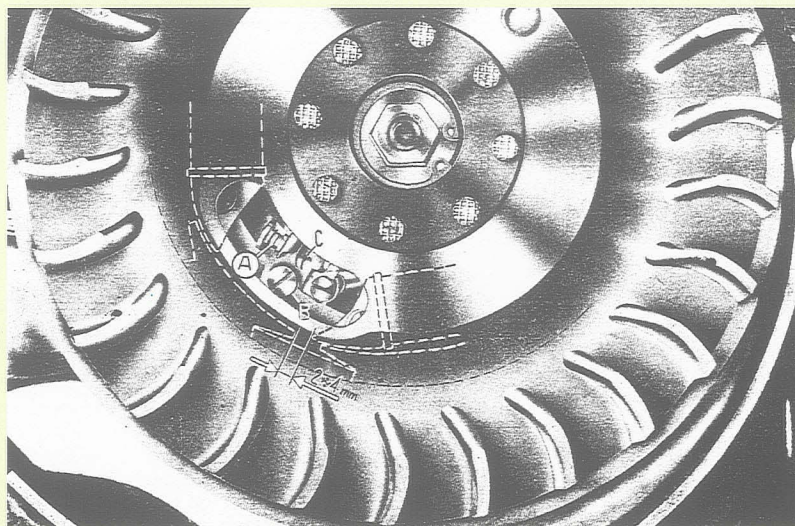
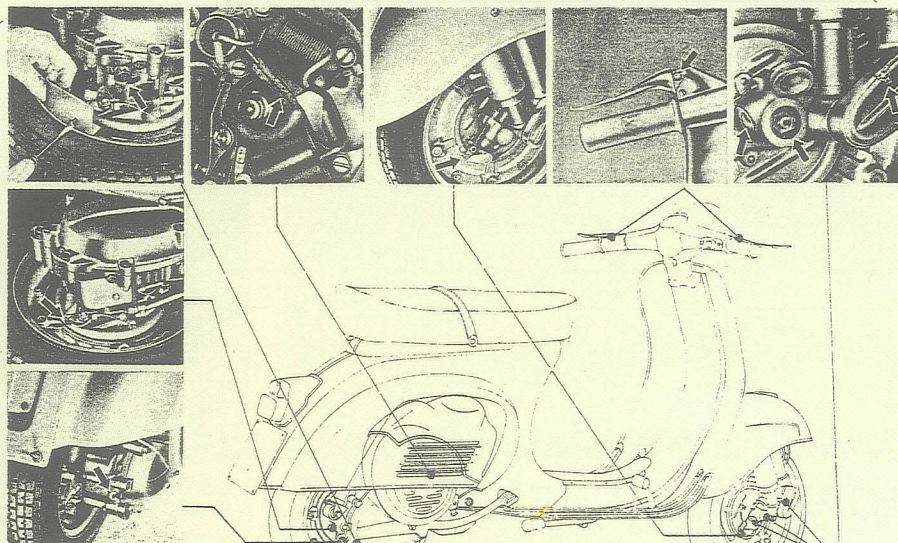
Colore:
Marrone metallizzato
dal 1974 al 1976
Codice Max Meyer:
1.268.5130

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1968

Vespa **180** Rally

1968

Motore

Per il modello di maggior cilindrata discendente dai motori delle G.S. e della 180 S.S. che adottavano l'alimentazione classica a luci incrociate, la Piaggio inserisce, come già sperimentato per i modelli di cilindrata inferiore da ormai 10 anni, il sistema di ammissione con distributore rotante. Questo è ricavato sulla spalla destra dell'albero motore e permette il funzionamento con miscela al 2%. Il cilindro è con travaso a tre luci.

La ventola del volano è ad alette ricurve per una maggiore portata d'aria di raffreddamento.

Variano, anche se leggermente, le misure di alesaggio e corsa (mm 63,5 x 57) per una cilindrata totale di 180,69 cc, compressione 8:1 per una potenza di 10,3 cv a 5700 giri/minuto.

Il Carburatore è un Dellorto SI 20/20 D.

La marmitta di scarico è di nuovo disegno ad elevato rendimento e bassa rumorosità.

180 Rally

Telaio

La scocca è un connubio derivato da due collaudati modelli, la "Vespa Sprint" e la "Vespa Super Sport". Dietro lo scudo mantiene il bauletto che è di nuovo disegno.

I cerchi sono di tipo asimmetrico con ruote da 3,50-10" con ammortizzatori a doppio effetto; per la sospensione anteriore si ritorna alla soluzione con molla separata dall'ammortizzatore.

Freni con tamburi allettati da 150 mm. Cofani laterali e parafango non hanno più le modanature in alluminio.

Il manubrio di nuovo disegno mantiene gli attacchi per il parabrezza come nei modelli precedenti. Nella parte superiore il manubrio è dotato di una spia per l'impianto di illuminazione e il faro adotta un nuovo proiettore di 130 mm con una generosa cornice cromata. Il tachimetro contachilometri di forma ovoidale ha il quadrante di colore nero con lancette e numerazione fluorescen-

1968

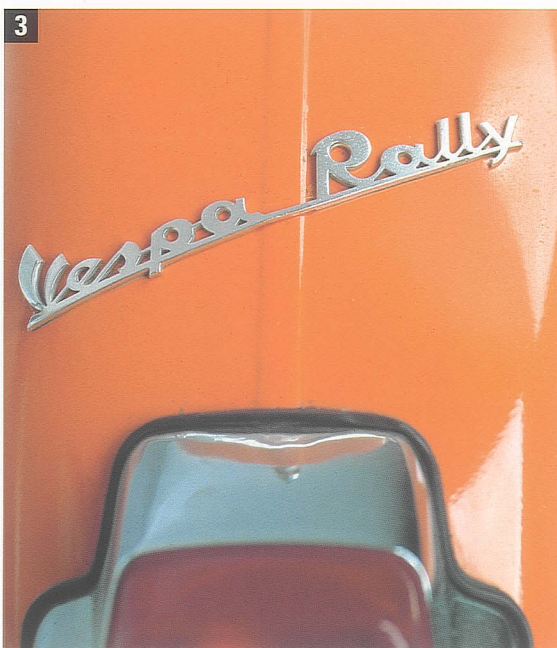
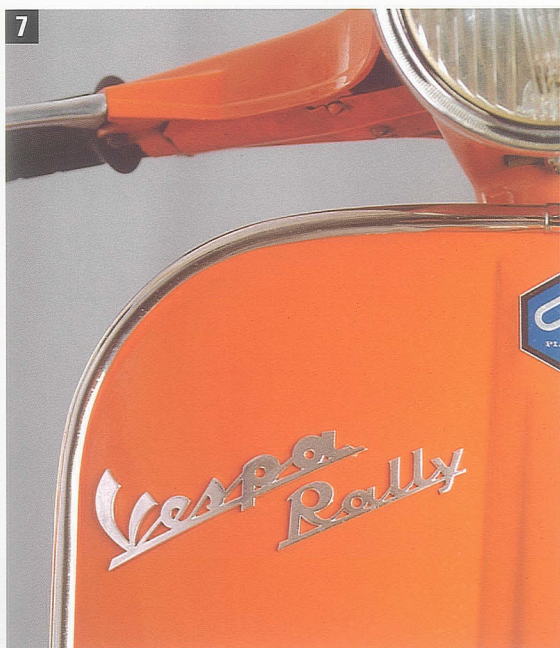
ti, è illuminato ed è scalato a 120 Km/h.
Nuove le manopole di colore nero modificate e allungate per consentire un'impugnatura più agevole.
La sella biposto è più lunga e più larga per una maggiore abitabilità.

Trattamenti galvanici
Uguali alla Sprint Veloce ad eccezione della molla della sospensione anteriore che è verniciata in nero opaco.
Il numero di telaio è nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.
Il numero di motore è all'altezza del collettore di scarico.

1 Bauletto anteriore, chiusura e adesivo "Rodaggio".

2 Vista del motore.

3 Fanalino e scritta posteriore. Solo nelle primissime serie viene montato questo fanalino e successivamente adotterà quello montato su Vespa Rally 200.

4 Alloggio ruota di scorta.

180 Rally

5 Manubrio. Solo nelle primissime serie la spia luci di posizione è di dimensioni ridotte, in seguito verrà montata quella della Vespa Rally 200.

6 Vista della marmitta montata esclusivamente sulla Vespa 180 Rally.

7 Scritta anteriore.

8 Serbatoio con i due adesivi.

1968

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata; è completata, per le funzioni protettive, dai cofani laterali e dal parafango
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante" e con travaso a tre luci
Alesaggio:	mm 63,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 180,69
Rapporto di compressione:	1/8
Messa in moto:	con leva a pedale
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. esterna, alimentata dal volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli, tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, ∅ 130, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); - Il fanalino posteriore con catarinfrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno); - Le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V – 0,6. – L'avvisatore acustico.
Freni:	meccanici, ad espansione, a pedale (posteriore) e a mano (anteriore)
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" in lamiera di acciaio. Pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 8,2 (compresa riserva lt. 1,8 circa)
Consumo:	2,8 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	oltre i 100 Km/h
Interasse ruote:	1230 mm
Larghezza max sul manubrio:	690 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1070 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	102 Kg, con ruota di scorta

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSD1T 001001
(inizio produzione)
VSD1T 0027495
(fine produzione)

180 Rally

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - **2.** Leva freno anteriore - **3.** Manopola comando gas - **4.** Deviatore luci con pulsante per claxon - **5.** Ceppi freno anteriore - **6.** Pedale freno posteriore - **7.** Leva avviamento - **8.** Settore cambio - **9.** Ceppi freno posteriore - **10.** Frizione - **11.** Depuratore e carburatore - **12.** Comando dispositivo «starter» - **13.** Rubinetto miscela - **14.** Pulsante per ribaltamento sella - **15.** Tappo del serbatoio miscela.

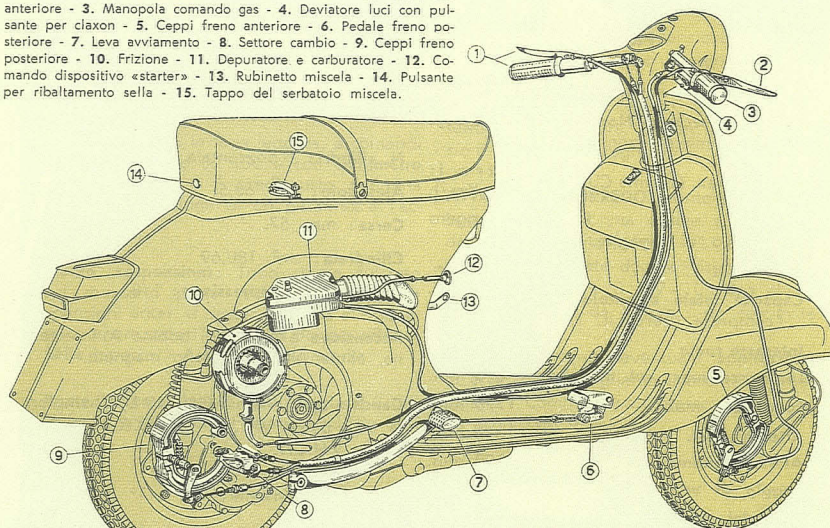



Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella e ribaltare quindi la sella verso l'alto.

2

6V-0,6W
6V-5W
6V-5W
6V-25/25W
6V-10W

Fig. 25 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

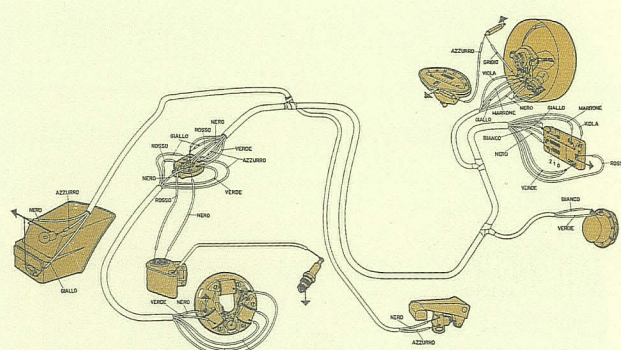
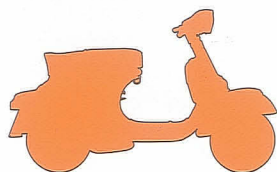



Fig. 24 - Installazione impianto elettrico sulla moto

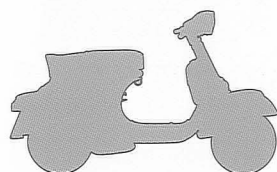
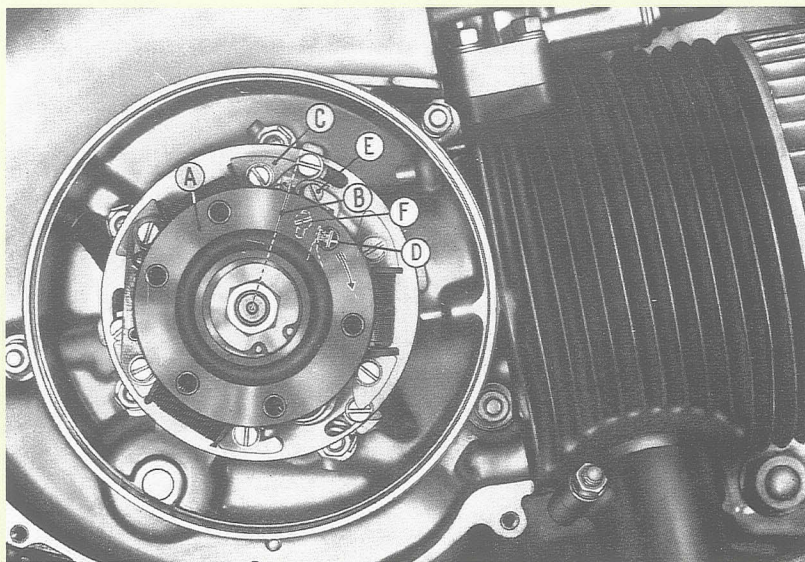
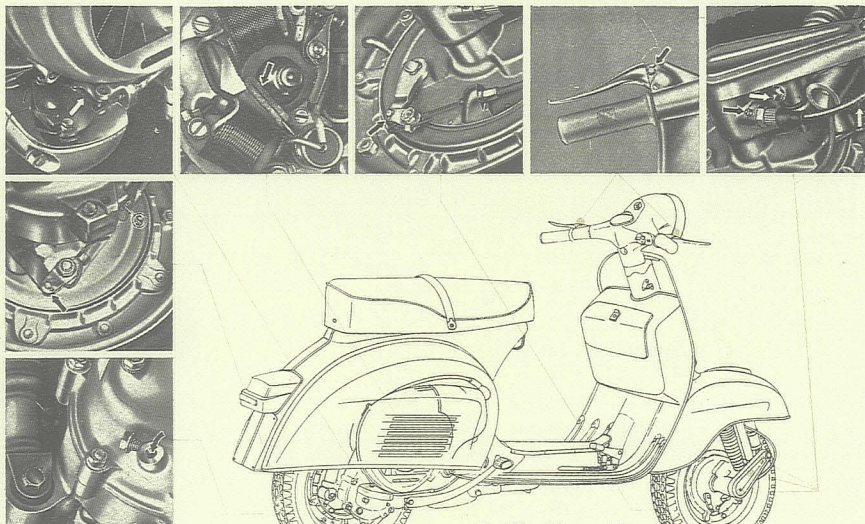
1968
180
Rally

Colore:
Giallo positano
(1968-1969)
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Giallo arancio
(1968-1969)
Codice Max Meyer:
1.298.2916

Colore
Giallo cromo dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.2933

Colore:
Argento metallizzato
dal 1970
Codice Max Meyer:
1.268.0103

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1969 Vespa 150 Sprint Veloce

1969

Motore

Il motore rispetto alla Sprint ha avuto un incremento di potenza con l'introduzione di una terza luce di travaso che consente il miglior riempimento del cilindro.

Il rapporto di compressione è stato portato a 7,7:1.

Il carburatore è un Dellorto 20/20 con un filtro dell'aria di maggiori dimensioni.

Anche la marmitta è ridimensionata e consente un maggiore scarico.

Con queste innovazioni il mezzo raggiunge una velocità massima di 97 Km/h.

Telaio

Ricalca la struttura della Sprint con le seguenti modifiche un manubrio di nuovissimo disegno con il faro tondo e gruppo ottico da 130 mm e ghiera di grandi dimensioni.

Monta una spia in plastica verde nella parte superiore del manubrio.

Il contachilometri che ha le stesse

150 Sprint Veloce

dimensioni della Vespa Super è a fondo bianco con scala a 120 Km. Tra la spia e il contachilometri è inserito il nuovo logo Piaggio esagonale.
All'inizio della produzione le manopole sono di colore grigio chiaro di nuovo disegno e con logo esagonale stampigliato al centro. Successivamente le manopole diventano nere come il fondo del contachilometri e le guarnizioni delle sacche. Spariscono le modanature dalle sacche laterali e del parafango.
Monta un fanale posteriore di generose dimensioni tutto in plastica rossa trasparente con catadiottro incorporato e con visiera in plastica dello stesso colore del veicolo.
Andando avanti con la produzione le scritte posteriori ed anteriori cambiano.

1969

Trattamenti galvanici

Cromature: claxon, ghiera faro, linguette copripolvere antifurto, serratura porta attrezzi.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, ammortizzatore anteriore, bulloneria in genere, coperchietto selettore cambio.

Fosfatizzazione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, bulloneria motore.

Lucidatura a specchio: leva freno frizione, pedale freno, gancio cofano motore, crestina parafango coprimozzo, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela, bordo scudo.

Acciaio inox: borchie corpimozzi e listelli tappetino centrale.

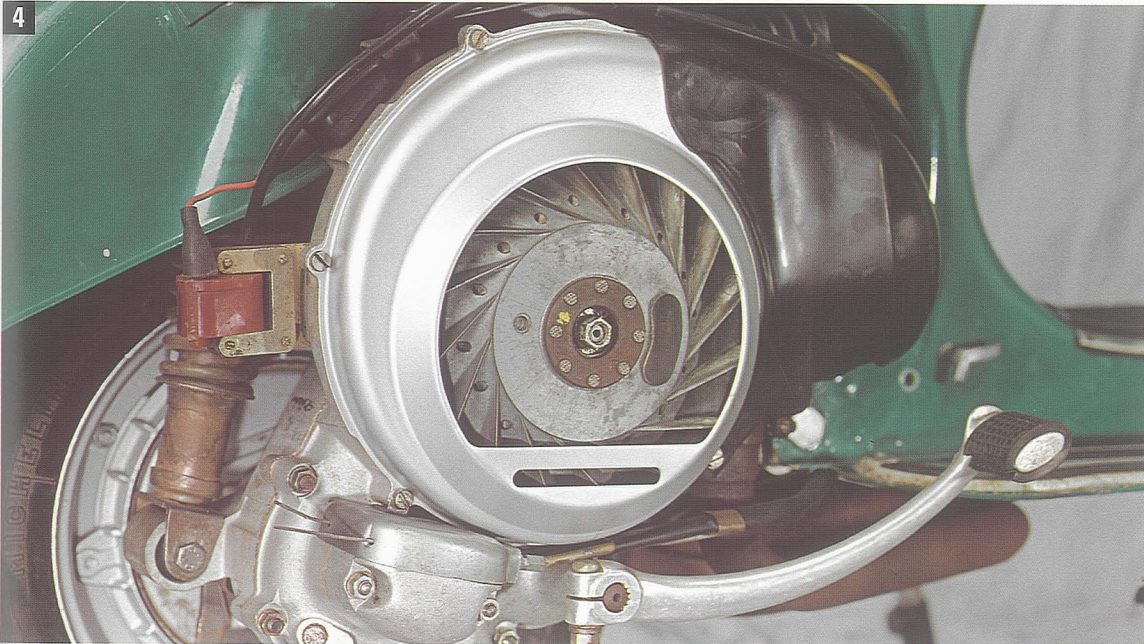
Il numero del telaio si trova sul telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero del motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

1 Particolare della scritta.

2 Particolare del manubrio con contachilometri, gemma spia, logo Piaggio e nuovo cerchio faro.

150 Sprint Veloce

3 Particolare della scritta posteriore e del nuovo fanale.

4 Vista del motore.

1969

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	monocilindrico a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore.
Alesaggio:	mm 57
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 145,45
Rapporto di compressione:	1/7,5
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	con bobina A.T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnete
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posterior
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10 stampati in lamiera di acciaio e pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	97 Km/h
Interasse ruote:	1200 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	89 Kg

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VLB1T 0150001
(inizio produzione)
VLB1T 0368119
(fine produzione)

150 Sprint Veloce

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1969
150 Sprint Veloce

Colore:
Argento metallizzato
dal 1969
Codice Max Meyer:
1.268.0103

Colore:
Blu dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.7230

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
dal 1971
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Rosso dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Verde ascot dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.6307

Colore:
Verde vallombrosa dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.6590

Colore:
Colore blu marine dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.7275

Colore:
Grigio Polaris
Codice Max Meyer:
1.268.8200

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

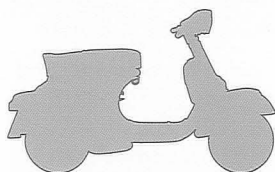
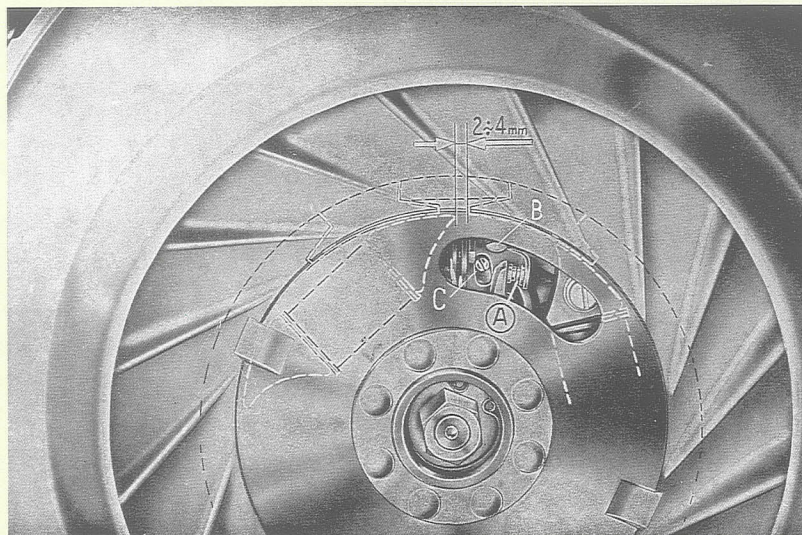
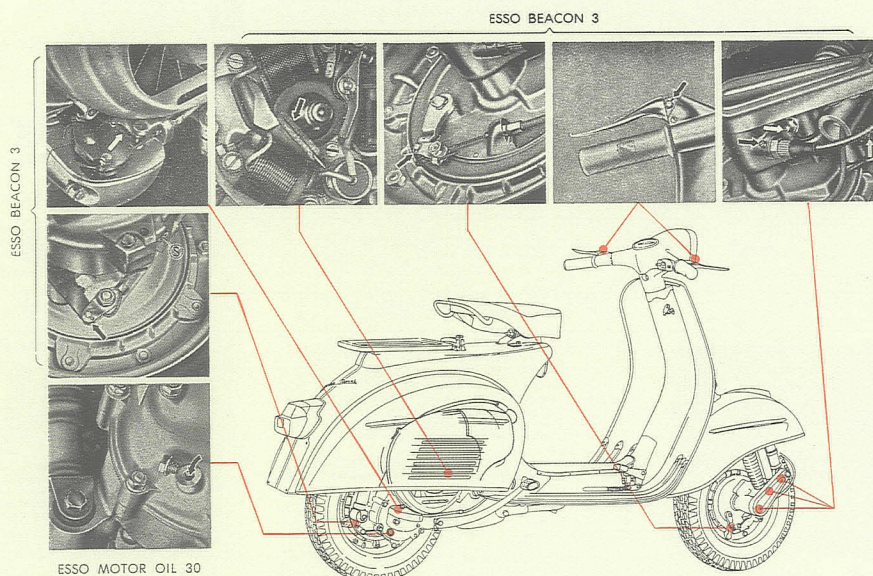



Fig. 18 - Schema della lubrificazione
N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

1969 Vespa 125GTR

1969

Motore
Uguale al modello 150 Sprint Veloce con alesaggio inferiore.

Telaio
Uguale al modello 150 Sprint Veloce.

Trattamenti galvanici
Uguali al modello 150 Sprint Veloce.
Il numero del telaio si trova sul telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.
Il numero del motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

125 GTR

1969

1 Manubrio e relativi comandi.

2 Scritta posteriore.

3 Scritta anteriore.

1969

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi con distribuzione "rotante"
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,8
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	con bobina A.T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnete
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" stampati in lamiera di acciaio e pneumatici 3,50 – 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	93 Km/h
Interasse ruote:	1200 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	89 Kg circa

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNL2T 100001
(inizio produzione)
VNL2T 151788
(fine produzione)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

2

3

1969
125
GTR

Colore:
Chiaro di luna metallizzato dal 1969
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Rosso corallo dal 1971
Codice Max Meyer:
1.298.5811

Colore:
Blu dal 1972
Codice Max Meyer:
2.298.7230

Colore:
Azzurro Cina dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.7402

Colore:
Grigio Polaris
Codice Max Meyer:
1.268.8200

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

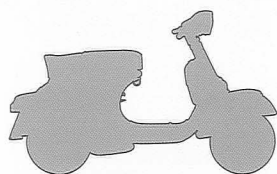
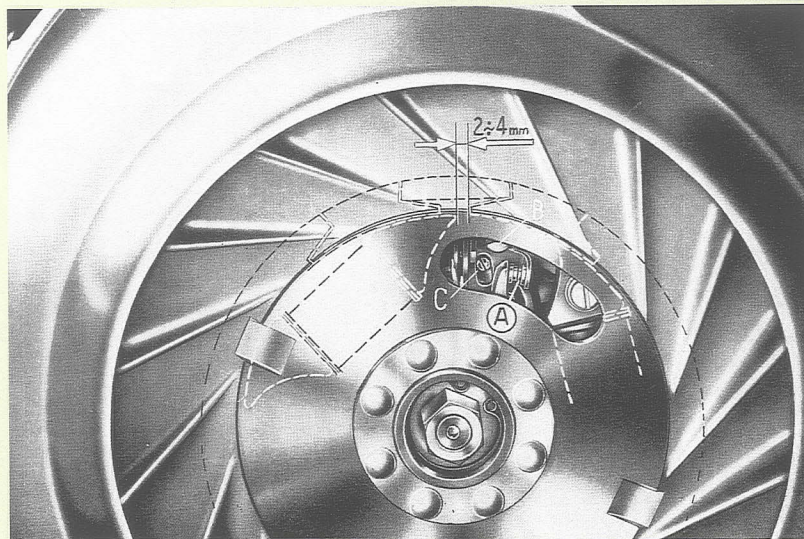
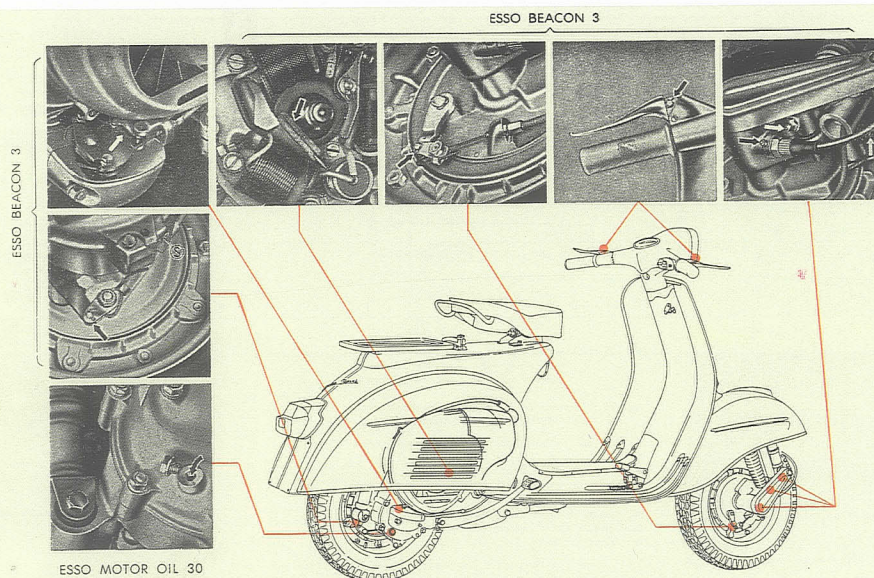



Fig. 18 - Schema della lubrificazione
N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1969
Vespa **50** Special

1969 1972 1975

Motore
Uguale alla Vespa 50 L.
Monta il carburatore Dellorto SHB 16/12.

Telaio
Monta i tamburi freno autoventilati e i pneumatici da 9".
La modifica più appariscente è estetica: il faro è rettangolare di nuovo disegno con ghiera in acciaio inox e vano contachilometri di grande dimensione rettangolare chiuso con tappo nero in plastica. Il copristerzo in plastica nera con fregio centrale in alluminio anticorodal è arricchito nella parte bassa dal nuovo logo esagonale Piaggio serigrafato.
Anche il fanalino posteriore cambia, diventa di forma rettangolare con il riparo superiore di colore nero coordinato con il copristerzo.
Dal telaio n. V5B1T 1001 (1972) monta la ruota da 3.00.10 con tamburo autoventilato in alluminio e anello riportato in ghisa (come la Vespa Primavera).

Il copristerzo diventa di colore grigio metallizzato così come il riparo del fanalino posteriore. Il cambio rimane sempre a 3 velocità. Dal telaio V5B3T 1101 (1975) il veicolo pur rimanendo uguale nell'aspetto, subisce una modifica notevole alla meccanica montando il cambio con la 4ª velocità.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi delle Vespa 50 già trattate.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

1 Vista posteriore del nuovo fanalino. Nelle prime serie, sotto il fanalino, sono presenti quattro fori chiusi da tappini in plastica grigia.

2 Vista del nuovo manubrio.

1969
1972
1975

Ultima versione della Vespa 50 Special cambio a quattro velocità

50 Special

1 Vista del manubrio con il cambio a quattro velocità.

2 Vista del motore e della ruota da 10".

1969
1972
1975

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; per quanto riguarda le sospensioni, è da notare che la posteriore è dotata anche di ammortizzatore idraulico. Sulla Vespa 50 Special è di tipo idraulico anche l'ammortizzatore anteriore.
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 49,77
Rapporto di compressione:	9:1
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio) (4 marce dal motore V5A4M)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli). I gruppi utilizzatori sono: il proiettore anteriore a forma circolare Ø 105 sulla Vespa 50; a forma trapezoidale sulla Vespa 50 Special, con 2 lampade da 15W. Il fanalino posteriore a luce rossa con lampade da 5W. L'avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	cerchi ruota da 2.10 – 10" e pneumatici 3.00 – 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 70 Km/h
Velocità massima:	secondo le prescriziomi vigenti
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	630 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	1000 mm
Altezza minima pedana:	230 mm
Peso totale a vuoto:	69 Kg

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Special 50 con ruote da 9"
V5A2T 1001
(inizio produzione)
V5A2T 96013
(fine produzione)
Special 50 con ruote da 10"
V5B1T 1001
(inizio produzione)
V5B1T 95671
(fine produzione)
Special 50 con ruote da 10" 4 velocità
V5B3T 1001
(inizio produzione)
V5B3T 565056
(fine produzione)

50 Special

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1. Comandi frizione (leva) e cambio (manopola) - **2.** Leva freno anteriore - **3.** Comando gas - **4.** Commutatore - deviatore - **5.** Ceppi freno anter. - **6.** Pedale freno poster. - **7.** Leva avv.to - **8.** Dispositivo di registrazione comando cambio - **9.** Ceppi freno poster. - **10.** Frizione - **11.** Carburatore e depuratore - **12.** Comando dispositivo « starter » - **13.** Rubinetto benzina - **14.** Levetta per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).

Installazione comandi e trasmissioni

Fig. 21 - **Schema dei collegamenti elettrici della Vespa 50.**

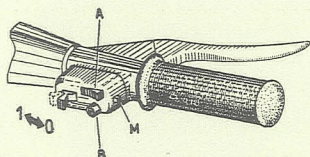
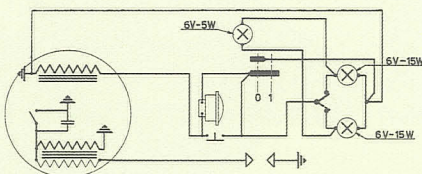



Fig. 22 - **Posizioni del commutatore**

0. Tutto spento - **1.** Luci del proiettore e fanalino - **A.** Deviatore per luci proiettore - **B.** Pulsante per clacson - **M.** Pulsante di massa motore.

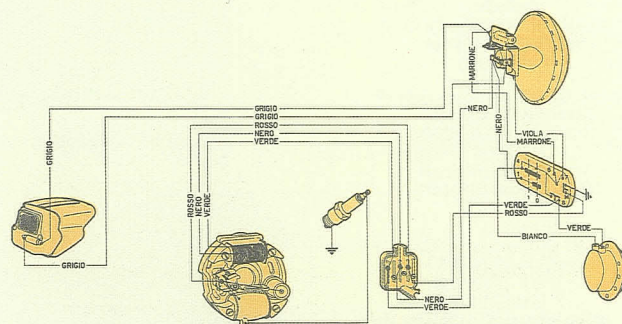
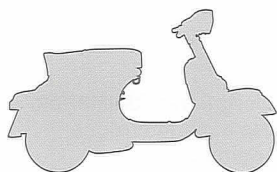



Fig. 20 - **Schema installazione impianto elettrico Vespa 50**

N. B. - Sulle Vespa 50 « Special », lo schema d'installazione dell'impianto elettrico presenta le seguenti varianti rispetto alle illustrazioni delle figure:
- Il cavetto grigio porta corrente alla lampada del fanalino poster., anzichè collegarsi sul faro si innesta sul cavetto **bianco** interposto tra commutatore e clacson.
- Il secondo cavetto grigio è eliminato (il portalampada del fanalino ha uno dei morsetti collegato a massa).
- Il cavetto verde proveniente dalla presa B. T. è collegato direttamente al clacson.

1969
50 Special

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Giallo cromo
Codice Max Meyer:
1.298.2933

Colore:
Rosso corallo
Codice Max Meyer:
1.298.5811

Colore:
Biancospino dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Rosso dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Rosso corsa dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.5806

Colore:
Rosso Katmandu dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5875

Colore:
Rosso Tenerife dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5870

Colore:
Rosso corallo dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.5880

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

ESSO BEACON 3

ESSO BEACON 3

ESSO MOTOR OIL 30

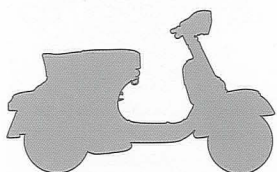
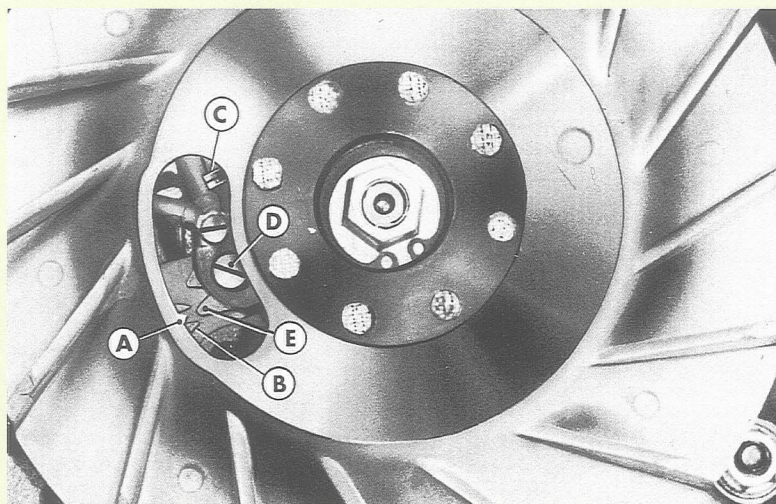
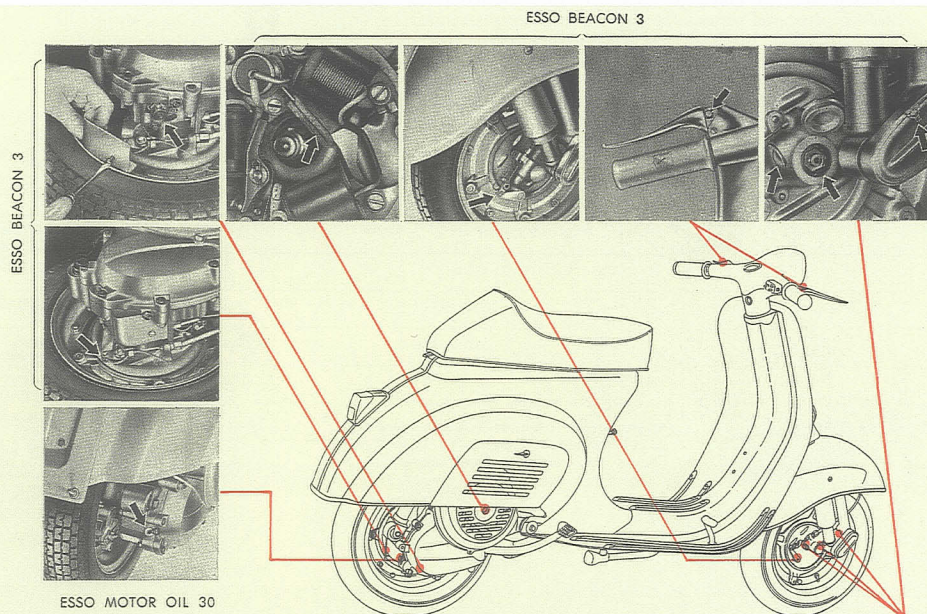



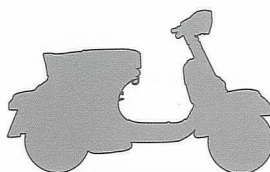
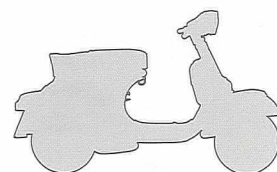
Fig. 17 - **Schema della lubrificazione**

Lubrificazione.

1969
50R

Motore
È lo stesso dell'ultima serie della Vespa 50 L.

Telaio
Nel 1969 inizia la produzione della Vespa 50 R che è la Vespa N ultima serie sempre con ruote da 9" ma con tamburi autoventilati come la Vespa Special 1ª serie. La produzione continuerà invariata fino al 1983.

Trattamenti galvanici
Sono gli stessi della Vespa 50 N.
Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

Colore:
Chiaro di luna metallizzato dal 1970
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Giallo positano dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Turchese dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.7240

Colore:
Giallo cromo dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.2933

Colore:
Blu dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.7490

Colore:
Arancio dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.4907

Colore:
Azzurro Cina dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.7402

Colore:
Amaranto dal 1974
Codice Max Meyer:
1.298.5835

Colore:
Blu dal 1974
Codice Max Meyer:
1.298.7450

Colore:
Beige Versaille dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.2580

Colore:
Rosso corsa dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5806

Colore:
Blu marine dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.7275

Colore:
Giallo Texas dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.2935

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

1969
50R

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; per quanto riguarda le sospensioni, è da notare che la posteriore è dotata anche di ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione “rotante”, cioè con ammissione regolata direttamente dall’albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 49,77
Rapporto di compressione:	9:1
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull’estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l’impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli). I gruppi utilizzatori sono: il proiettore anteriore a forma circolare ∅ 105 sulla Vespa 50; a forma trapezoidale sulla Vespa 50 Special, con 2 lampade da 15W. Il fanalino posteriore a luce rossa con lampade da 5W. L’avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l’anteriore (leva sull’estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 1,57 - 9” in lamiera di acciaio. pneumatici 2.3/4 - 9”
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 70 Km
Velocità massima:	secondo le prescriziomi vigenti
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1630 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Peso totale a vuoto:	67,5 Kg

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 700001
(inizio produzione)
V5A1T 938761
(fine produzione)

1969
Vespa **50** Elestart

1969
1972

Motore
È uguale a quello della Special con la sola differenza che non ha la messa in moto a pedale ma uno statore Bosch che fa da dinamotore per l'avviamento elettrico.
Per l'alimentazione vengono montate due batterie da 6V nella parte posteriore sinistra in un vano apposito con sportellino delle stesse dimensioni dello sportello motore, ma senza feritoie.
Le batterie sono montate in serie in quanto l'impianto elettrico è a 12 Volt.
La sequenza dei modelli è la stessa del precedente modello Special.

Trattamenti galvanici
Sono gli stessi delle Vespa 50 già trattate.
Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

50 Elestart

1969
1972

1 Scritta posteriore.

2 Alloggiamento batterie.

3 Contachilometri di serie e quadro accensione.

4 Scritta anteriore.

1969
1972

Caratteristiche

Telaio:	a carrozzeria portante in lamiera di acciaio stampata e saldata
Sospensioni:	anteriore a levetta oscillante, con molla elicoidale e ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto; posteriore con molla elicoidale e ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto; posteriore a molla elicoidale con ammortizzatore coassiale idraulico, pure a doppio effetto
Motore:	monocilindrico orizzontale a due tempi con raffreddamento ad aria forzata, distribuzione regolata dall'albero motore, con luci incrociate e pistone a testa piatta
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm³ 49,7
Rapporto di compressione:	1/7,2
Cambio di marcia:	in blocco, a tre rapporti, comandato da manopola girevole alla sinistra del manubrio, abbinata alla leva della frizione
Frizione:	a dischi multipli di acciaio e di materiali d'attrito, in bagno d'olio
Accensione:	dinamotore da 16V calettato alla destra dell'albero motore
Impianto elettrico:	alimentato dal dinamotore e da due batterie 6V-9,5 Ah collegate in serie. Faro anteriore con lampada anabbagliante 12V-15W e lampada luce città 12V-15W. Fanalino posteriore a luce rossa con lampada 12V-5W
Freni:	a tamburo centrale in ghisa, diametro utile 125 mm (anteriore) e 135 mm (posteriore), larghezza guarnizioni 17 mm
Ruote e pneumatici:	ruote a sbalzo intercambiabili con cerchioni scomponibili in lamiera stampata da 1,75 x 9" e pneumatici 2.3/4 x 9" pressione di gonfiaggio 1,3 (anteriore); 2,25 (posteriore)
Serbatoio miscela:	lt. 5,6 (di cui riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1175 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Peso totale a vuoto:	75 Kg

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
3 velocità Ruote da 9"
V5A3T 1001
(inizio produzione)
V5A3T 5708
(fine produzione)
3 velocità Ruote da 10"
V5B2T 1001
(inizio produzione)
V5B2T 3667
(fine produzione)
4 velocità Ruote da 10"
V5B4T 1001
(inizio produzione)
V5B4T 1533
(fine produzione)

50 Elestart

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

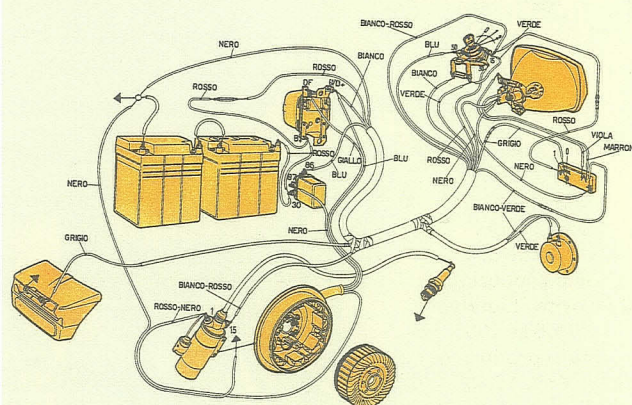
1. Comandi frizione (leva) e cambio (manopola) - **2.** Leva freno anteriore - **3.** Comando gas - **4.** Commutatore - deviatore - **5.** Ceppi freno anter. - **6.** Pedale freno poster. - **7.** Leva avv.to - **8.** Dispositivo di registrazione comando cambio - **9.** Ceppi freno poster. - **10.** Frizione - **11.** Carburatore e depuratore - **12.** Comando dispositivo « starter » - **13.** Rubinetto benzina - **14.** Levetta per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).

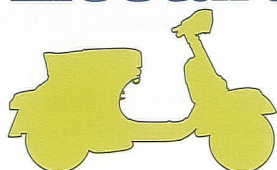
Installazione comandi e trasmissioni

2

Fig. 29 - **Schema dei collegamenti elettrici**

N. B. - Qualora in caso di revisione sia stato smontato lo statore, l'operatore dovrà assicurarsi al rimontaggio che il centraggio tra le espansioni polari dello statore e il rotore risulti di 0,25÷0.40 mm.

3

Schema installazione impianto elettrico

1969
1972
50
Elestart

Colore:
Blu
Codice Max Meyer:
1.298.7490

Colore:
Giallo cromo
Codice Max Meyer:
1.298.2933

Colore:
Biancospino
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Rosso corsa
Codice Max Meyer:
1.298.5806

Colore:
Rosso Katmandu
Codice Max Meyer:
1.298.5875

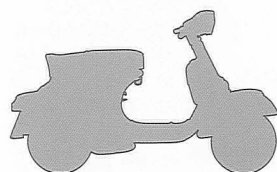
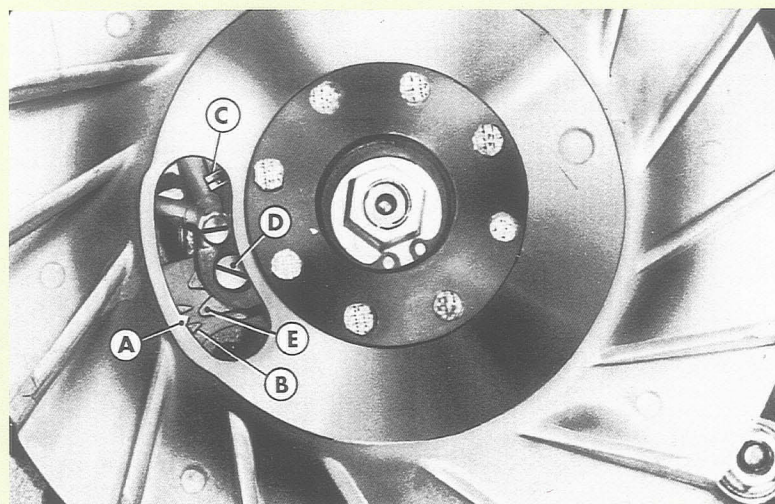
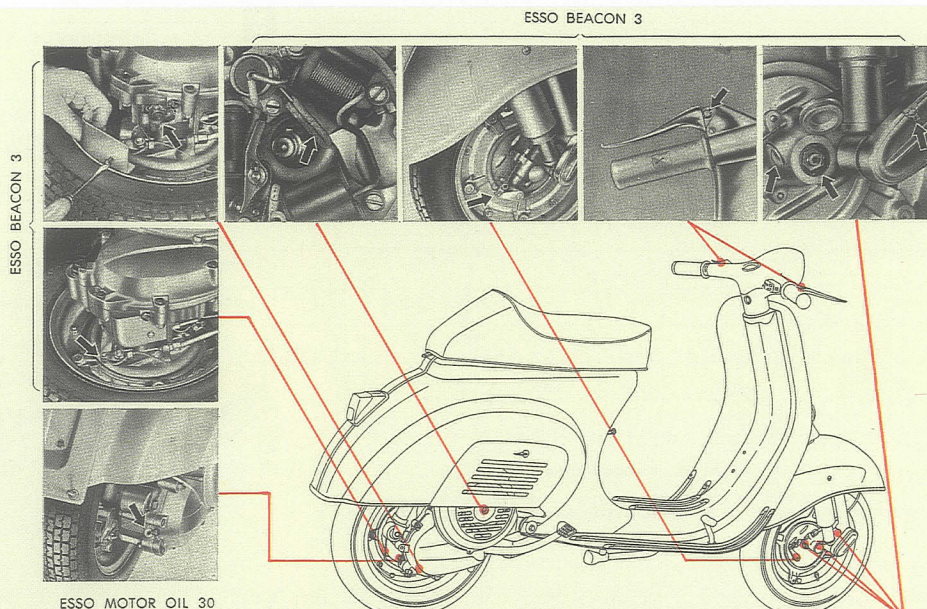
Colore:
Rosso corallo
Codice Max Meyer:
1.298.5880

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

Lubrificazione.

1972
Vespa **200** Rally

1972

Motore

Il motore è quello della Vespa Rally 180 maggiorato a 198 cc, modificando il carter per alloggiare un nuovo cilindro. È dotato di accensione elettronica marca Femsa. La modifica comporta nuovi rapporti al cambio per l'utilizzazione della nuova potenza che è di 10 CV.

Anche la marmitta è di nuova foggia.

Telaio

Il telaio non si scosta di molto da quello del modello 180 come colorazione e finiture. Striscie adesive di colore bianco (su tutti i colori) ornano le due sacche laterali e il parafango. La sacca posteriore sinistra porta la scritta "Elettronic".

Nei primi tipi lo spegnimento del motore è affidato ad un pulsante di massa nel telaio nella parte sottostante la sella sopra il rubinetto della benzina; tale particolare fa ricordare la Vespa 98.

Successivamente viene dotato di

chiave il comando accensione e luci sulla parte superiore del faro.
Sopra il fanalino posteriore è posta una targhetta in alluminio con la scritta "Vespa 200". La scritta anteriore è di nuova grafica, il riparo del fanale posteriore è nero opaco per tutti i colori.
La Rally 200 Electronic a richiesta poteva essere fornita con la pompa per la lubrificazione separata e relativo serbatoio dell'olio. La miscelazione tra la benzina normale e l'olio avviene nel diffusore del carburatore, a monte della valvola del gas di tipo a saracinesca. L'olio viene inviato nel carburatore da un'apposita pompa, costruita dalla stessa Piaggio e comandato dall'albero motore mediante ingranaggi. La portata di questa pompa varia in funzione dei giri del motore e dell'apertura della valvola del gas, la percentuale di olio miscelato con la benzina e inviata al motore oscilla così da un minimo di 1,5 ad un massimo del 3%. Il funzionamento di

1972

questa pompa, denominata dalla Piaggio "gruppo miscelatore" è illustrato dal disegno 5 di pag. 149.
È dotata di un serbatoio olio con tappo integrato nel serbatoio della benzina. La spia del livello olio sporge sotto il rubinetto della benzina sul lato destro. Per la prima volta è stata montata sui modelli 150 Sprint e Super con la denominazione "automatic fuelmix" solo per i mercati stranieri, specialmente per gli USA.

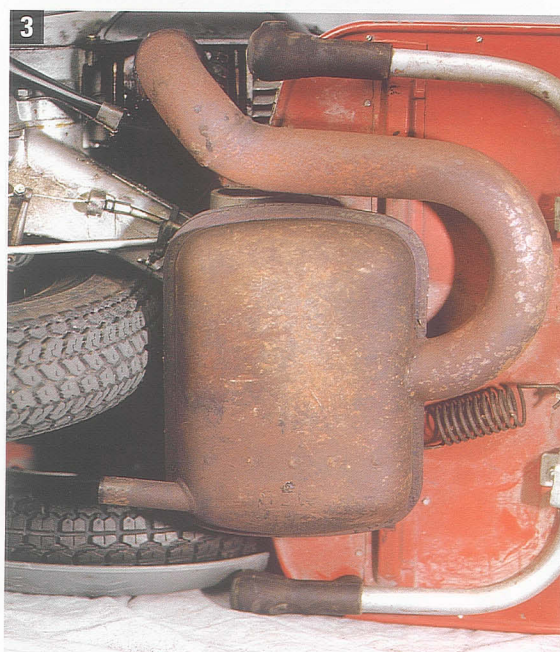
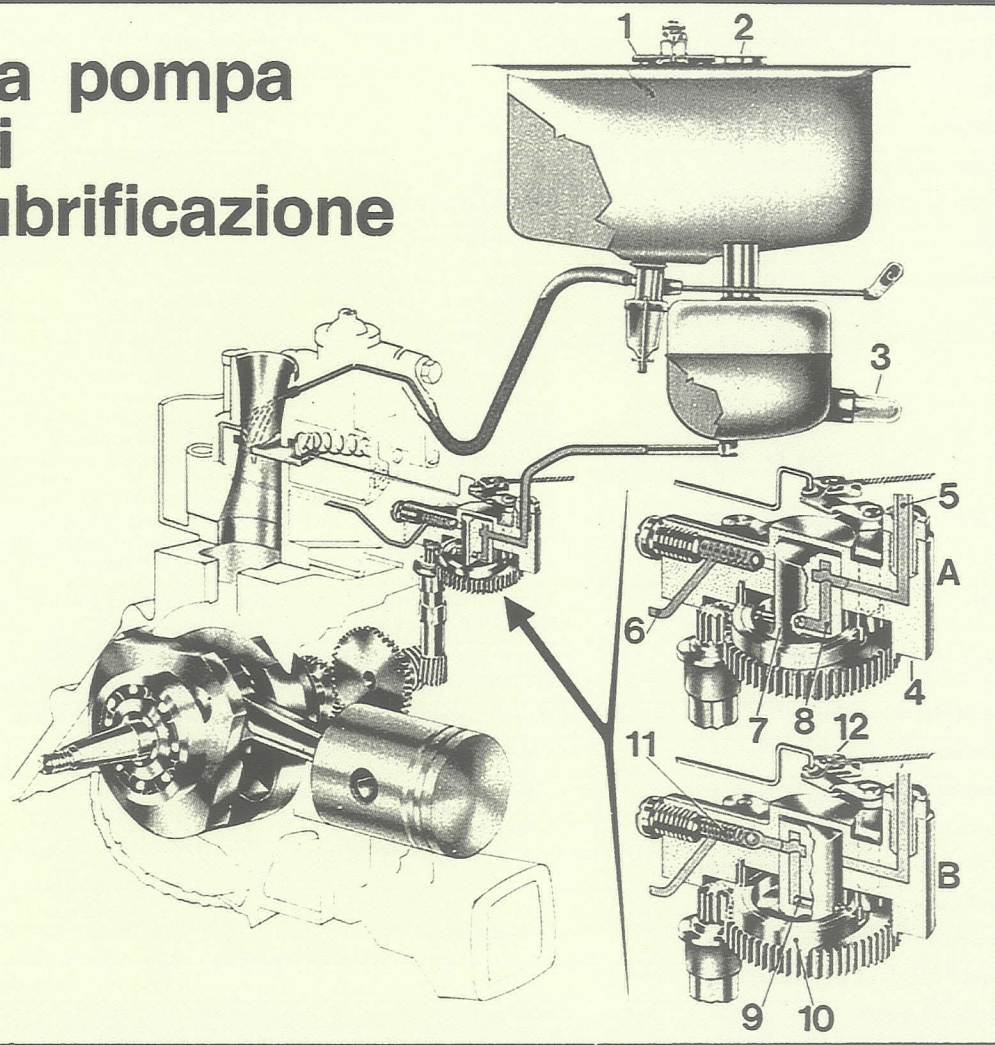
Trattamenti galvanici
Sono gli stessi della Vespa 180 Rally.
Il numero di telaio è nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.
Il numero di motore è all'altezza del collettore di scarico.

1 Targhetta posteriore e coperchio fanale nero opaco.

2 Vista del manubrio con blocchetto accensione.

3 Nuova marmitta.

4 Scritta "Vespa" parte anteriore.

5

5 A: fase di aspirazione; B: fase di mandata; 1: tappo del serbatoio benzina; 2: tappo del serbatoio olio; 3: spia riserva olio; 4: scatola della pompa; 5: tubo di arrivo olio; 6: tubo di mandata olio; 7: terminale ingranaggio miscelatore; 8: tubo interno rotante; 9: pistone del miscelatore; 10: anello eccentrico; 11: valvola mandata olio; 12: dispositivo di comando.

1972

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata; è completata, per le funzioni protettive, dai cofani laterali e dal parafango
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante" e con travaso a tre luci
Alesaggio:	mm 66,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 197,97
Rapporto di compressione:	1/8,2
Messa in moto:	con leva a pedale
Frizione:	a dischi multipli.
Accensione:	per mezzo di un gruppo elettronico con bobina A.T. incorporata, collegato alle tre uscite del volano
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli, tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione e pulsante per clacson) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. Il pulsante di arresto motore è invece alloggiato sulla scocca sotto il gancio porta borsa. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, ∅ 130, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); - Il fanalino posteriore con catarinfrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno); - Le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V – 0,6. – L'avvisatore acustico
Freni:	meccanici, ad espansione, a pedale (posteriore) e a mano (anteriore)
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" in lamiera di acciaio. Pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 8,2 (compresa riserva lt. 1,8 circa)
Consumo:	3 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	110 Km/h
Interasse ruote:	1230 mm
Larghezza max sul manubrio:	690 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1070 mm
Altezza minima pedana:	130 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	103 Kg circa (con ruota di scorta)

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSE1T 001001
(inizio produzione)
VSE1T 0042275
(fine produzione)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - **2.** Leva freno ant. - **3.** Manopola com. gas - **4.** Deviatore luci con pulsante per claxon - **5.** Ceppi freno anter. - **6.** Pedale freno poster. - **7.** Leva avv.to - **8.** Settore cambio - **9.** Ceppi freno post. - **10.** Frizione - **11.** Depuratore e carburatore - **12.** Comando dispositivo «starter» - **13.** Rubinetto miscela - **14.** Pulsante per ribaltamento sella - **15.** Tappo del serbatoio miscela - **M:** Pulsante di massa per arresto motore.

Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella; ribaltare quindi la sella verso l'alto.

2

Fig. 24 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

N. B. - Il connettore « A » di collegamento cavetti del volano con la centralina elettronica è provvisto di **punti-colore** corrispondenti ai cablaggi su di esso effettuati.

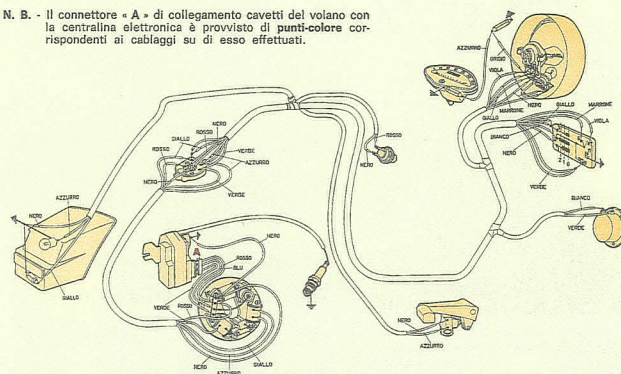
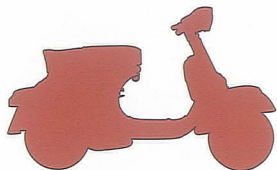



Fig. 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto.

AVVERTENZA - Ad evitare danneggiamenti della centralina elettronica, **non distaccare i cavetti dalla presa B. T. con il motore funzionante.**

1972
200
Rally

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

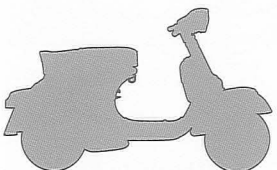
Colore:
Rosso corsa
Codice Max Meyer:
1.298.5806

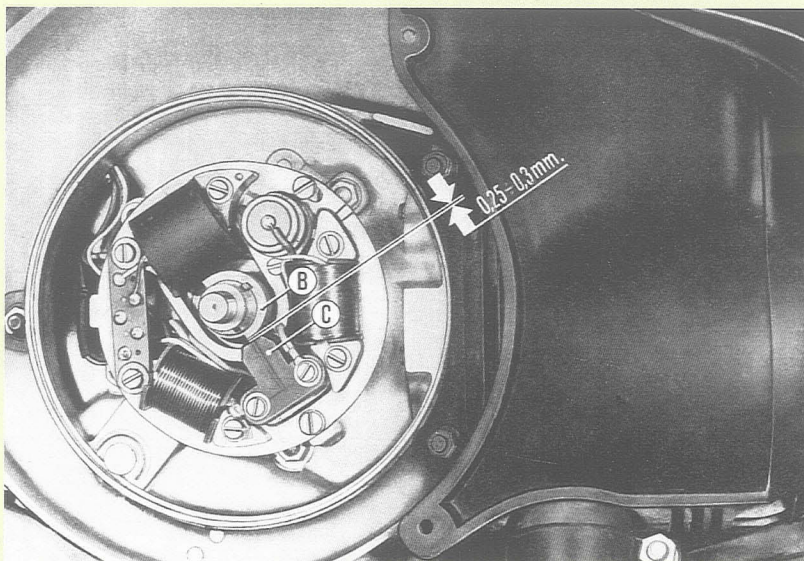
Colore:
Rosso lacca
Codice Max Meyer:
1.298.5895

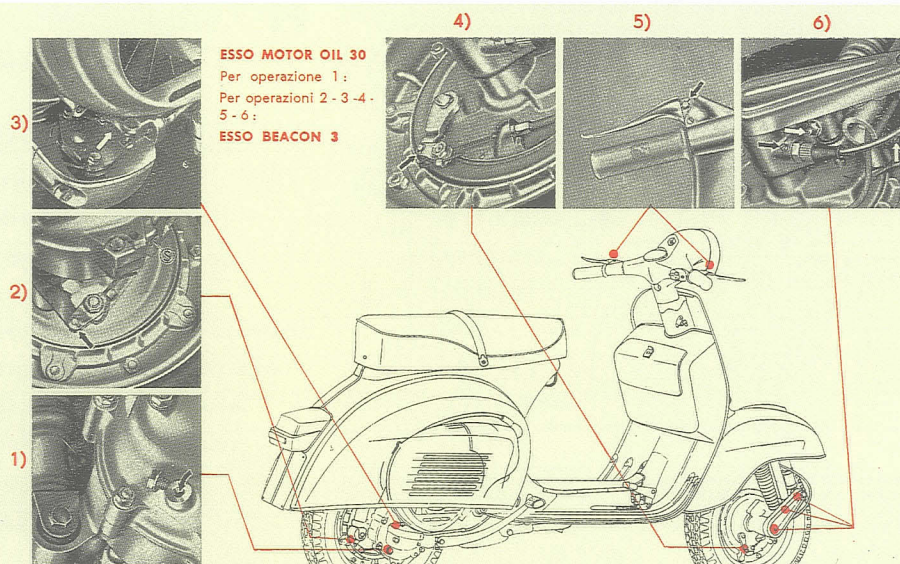
Colore:
Rosso Katmandu
Codice Max Meyer:
1.298.5875

Colore:
Grigio polaris
Codice Max Meyer:
1.268.8200

Colore:
Rosso corallo
Codice Max Meyer:
1.298.5880

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4

Controllo del gioco tra camma e pick-up.

5

Lubrificazione.

1975

Vespa 125TS

1975

Motore

Il motore del 125 è stato icrementato nella potenza, con alcune modifiche.

È stato introdotto il terzo travaso.

Il filtro dell'aria e la marmitta sono quelli montati sulla 150 Sprint Veloce.

Le prestazioni sono aumentate in special modo in accelerazione.

Telaio

La Vespa con sigla T.S. (Turismo Speciale) vede nel telaio le maggiori modifiche e ha molte analogie con il modello 200 Rally.

Il bauletto è dietro lo scudo. La ruota di scorta è alloggiata sotto il cofano nella parte posteriore sinistra.

Anche il sellone è leggermente modificato rispetto al precedente.

Compare come per gli altri modelli la scritta "Vespa" lineare di nuovo disegno nella parte anteriore. Nella parte posteriore sopra il fanalino è posta la targhetta in alluminio con la scritta "125 T.S.".

Trattamenti galvanici
Sono gli stessi della Vespa 200 Rally. ad eccezione della molla sospensione anteriore che è zincata.
Il numero di telaio è nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.
Il numero di motore è all'altezza del collettore di scarico.

1975

1 Nuovo contachilometri scalato a 120.

2 Alloggiamento ruota di scorta.

3 Scritta e fanale posteriore.

1975

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	monocilindrico a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 123,4
Rapporto di compressione:	1/8
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	con bobina A.T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnete
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore.
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" stampati in lamiera di acciaio e pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	93 Km/h
Interasse ruote:	1200 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	89 Kg circa

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNL3T 1101
(inizio costruzione)
VNL3T 29804
(fine costruzione)

125TS

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

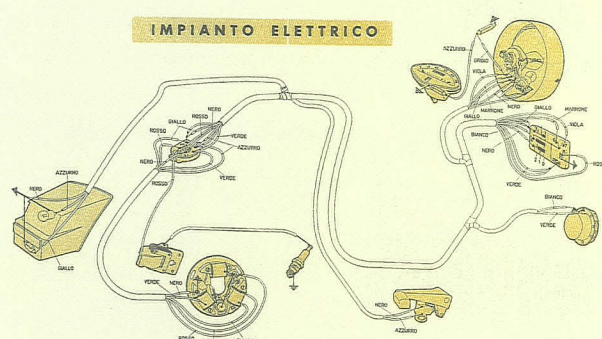
3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

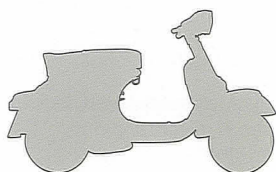
Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Fig. 22 - 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

0 - 1 - 2 = Posizioni della levetta del commutatore:
0 = Luci spente;
1 = Luci di città e fanalino posteriore accese;
2 = Luci del proiettore, luce di posizione anteriore e fanalino posteriore accesi.

A: Levetta di deviazione (Abbagl.; Anabbagliante)
B: Pulsante per avvisatore acustico.
M: Massa motore.

L'impianto elettrico è alimentato in **corrente alternata a tensione 6 V.** Le lampade sono da **6 V - 25/25 W** (biluce per abbagliante e anabbagliante) e da **6 V - 5 W.** (luce di città) sul proiettore anteriore, che ha forma circolare Ø 130; da **6 V - 5 W** per le luci di posizione posteriore e della targa; **6 V - 10 W** per la luce d'arresto; le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da **6 V - 0,6 W.** Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6 V, per corrente alternata.

1975
125TS

Colore:
Chiaro di luna metallizzato dal 1975-1977
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Rosso Katmandu dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5875

Colore:
Biancospino dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Verde dal 1977
Codice Max Meyer:
1.298.6380

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

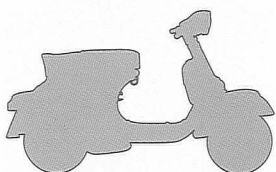
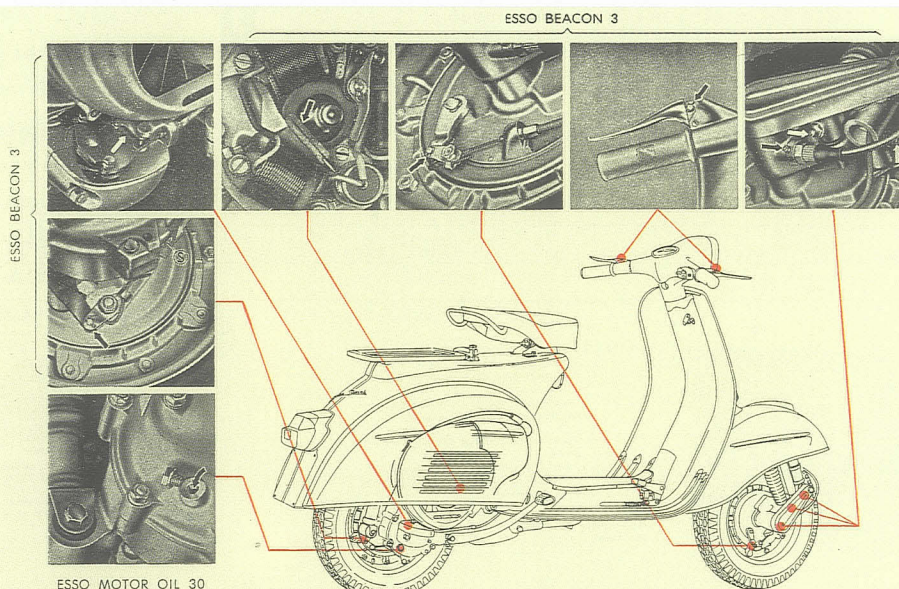
4

Controllo della "fasatura meccanica" e registrazione contatti.

5

Fig. 18 - Schema della lubrificazione
N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1976
Vespa ET3 Primavera

1976

Motore

La struttura del motore è la stessa del modello precedente. Sulla ET3 viene introdotto il terzo travaso. L'accensione è elettronica. Il rapporto di compressione è passato da 8,2 a 9,5 rispetto al precedente modello, questo ha comportato il ritocco dell'anticipo all'accensione portandolo da 25° a 20°.

Inoltre il getto del massimo è stato aumentato da 74 a 76.

Il nuovo silenziatore, che ricorda quello della 90 SS, è del tipo ad espansione di colore nero opaco.

Queste modifiche hanno incrementato le prestazioni, pur rimanendo contenuto il numero di giri (oltre 7 CV a 6000 g/m), fanno raggiungere i 98 Km/h di velocità massima. Questa è la Vespa più veloce tra le 125 costruite.

Telaio

La centralina elettronica è alloggiata nel vano bauletto nella parte interna della scocca ed è protetta dal calore della marmitta da un intercapedine di tessuto termoassorbente incollato all'interno della sacca. La scritta anteriore "Vespa" è la stessa della Vespa Rally 200. La scritta posteriore è composta da due targhette sovrapposte, una recante la dicitura "ET3" e l'altra "Primavera".

Il fodero dell'ammortizzatore anteriore è in colore nero opaco.

Il primo modello di ET3 costruito era di colore "Blu jeans", per intonarsi al colore del rivestimento della sella che era in vilipelle color jeans. Nella parte posteriore destra e sinistra e sul parafango (come nella Rally 200) sono applicate strisce adesive di colore blu chiaro. La parte posteriore sinistra reca la scritta "Elettronic" di colore rosso. Variata la conformazione della sella allungata e confortevole. Nella parte anteriore si trova il pratico gancio portaborsa.

1976

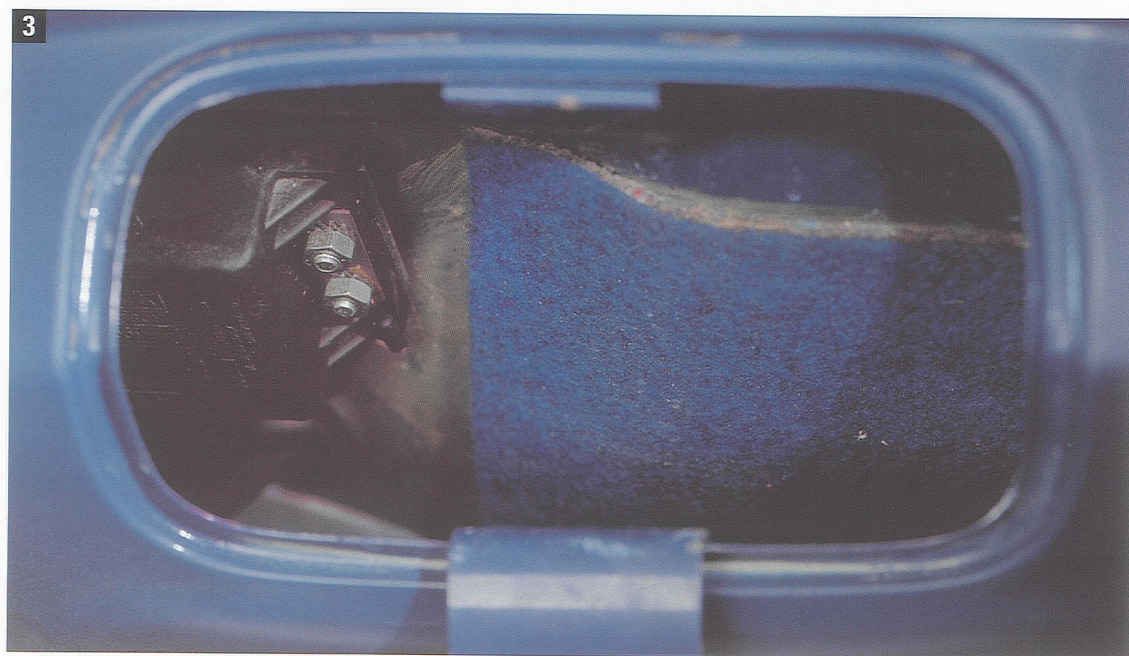
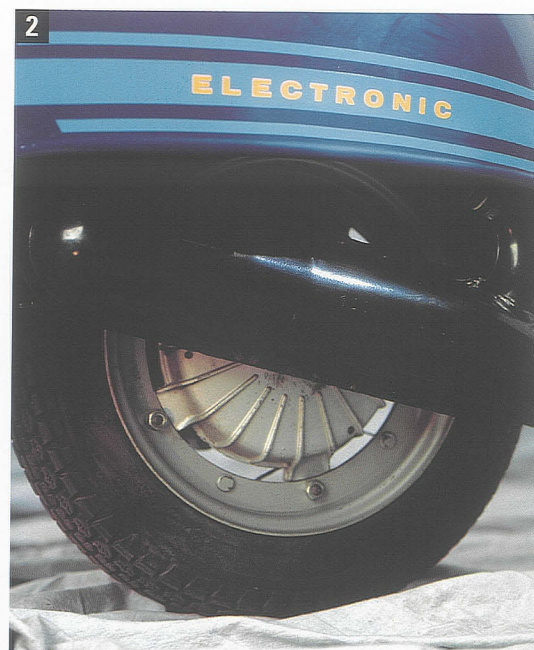
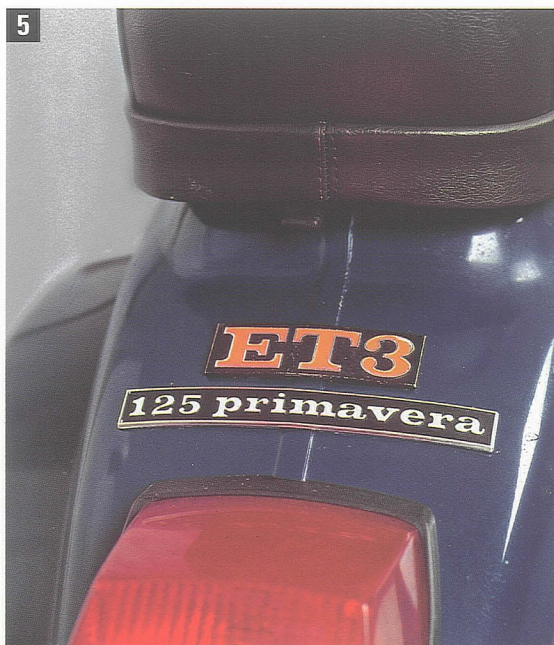
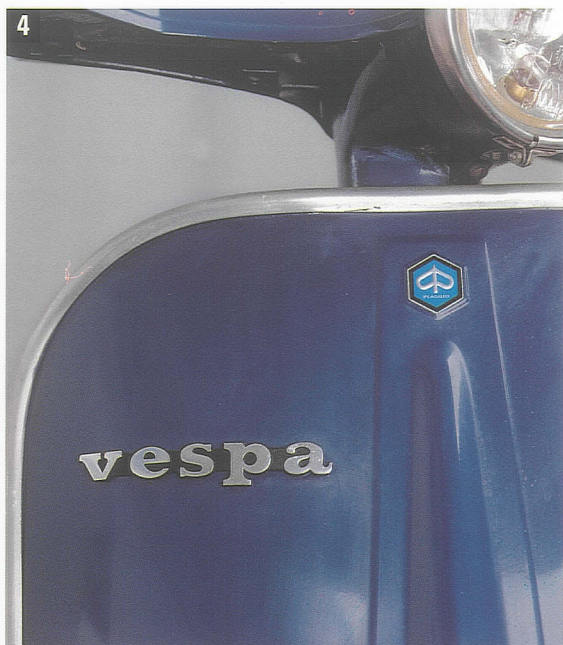
Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della Vespa Primavera, ad esclusione del coperchio della sospensione anteriore che qui è nero opaco.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

1 Fanalino posteriore

2 Marmitta

3 Sportello porta attrezzi

4 Scritta anteriore

5 Scritta posteriore

6 Vista del motore

1976

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta ruota anteriore, anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	monocilindrico a due tempi, con distribuzione "rotante" e con tre condotti di travaso
Alesaggio:	mm 55
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm^3 121,16
Rapporto di compressione:	9,25
Messa in moto:	a pedale (lato destro del veicolo), dopo avere inserito e ruotato la chiave
Cambio di marcia:	a quattro marce con comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	per mezzo di un gruppo elettronico con bobina A.T. incorporata, collegato alle tre uscite dell'apposito volano
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile e registrabile. - Anteriore azionato a mano (leva sull'estremità destra del manubrio). - Posteriore azionato con pedale situato sulla pedana (lato destro del veicolo)
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni da 2.10" stampati in lamiera di acciaio, sui quali sono montati pneumatici 3,00 x 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	2 ,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	90 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	680 mm
Lunghezza max della moto:	1665 mm
Altezza max della moto:	1005 mm
Altezza minima pedana:	225 mm
Raggio di volta:	1650 mm
Peso totale a vuoto:	78 Kg

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VMB1T 1101
(inizio costruzione)
VMB1T 145312
(fine costruzione)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1

1. Commutatore a chiave (per le posizioni ved. figg. 6 e 8) - 2. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 3. Leva freno anter. - 4. Comando gas - 5. Commutatore - deviatore - 6. Ceppi freno anter. - 7. Pedale freno poster. - 8. Leva avviamento - 9. Registrazione comando cambio - 10. Ceppi freno poster. - 11. Frizione - 12. Carburatore e depuratore - 13. Rubinetto miscela - 14. Comando « starter » - 15. Levetta per sganciamento sportello del motore - 16. Levetta per sbloccaggio sella biposto (ribaltabile).

2

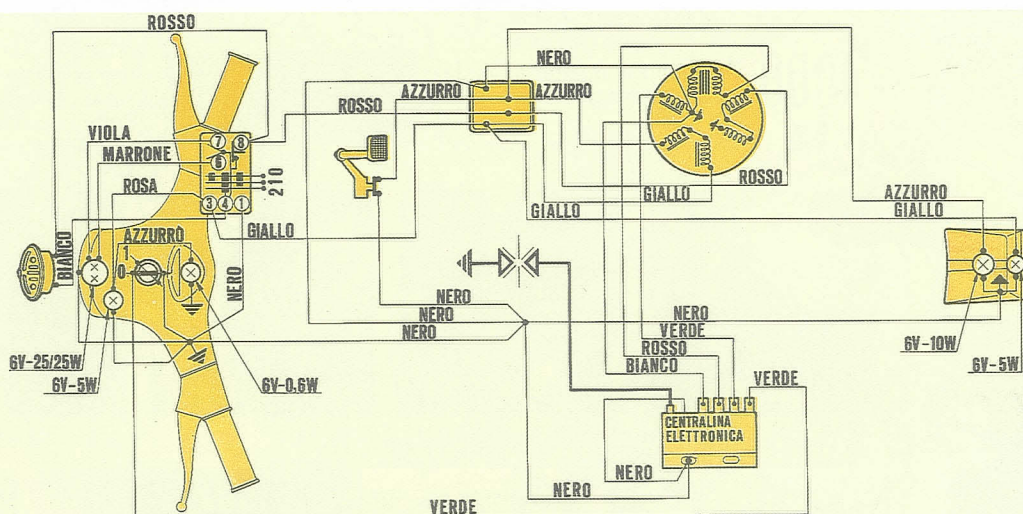
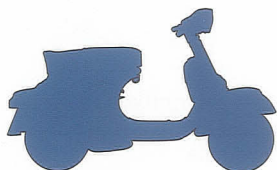



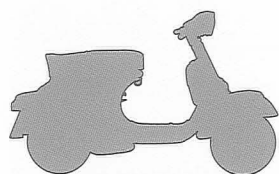
Fig. 7 - **Schema impianto elettrico**

N. B. - *Negli eventuali interventi all'impianto, assicurarsi in modo particolare del corretto collegamento dei conduttori rispettando le colorazioni trascritte sulla centralina elettronica.*

Colore:
Blu jeans
Codice Max Meyer:
1.298.7228

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Blu marine
Codice Max Meyer:
1.298.7275

Copriventola, coprimozzo, sospensione anteriore
Colore:
Nero opaco

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo,
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

3

Controllo della "fasatura meccanica"

4

4000 km

Pulizia marmitta, testa cilindro, pistone e candela

Verifica livello olio nel cambio

Ingrassaggio sospens. anter., levette freno - Settore cambio

Pulizia filtro aria

Ingrassaggio trasmissioni flessibili

Sostituzione totale olio del cambio

8000 km

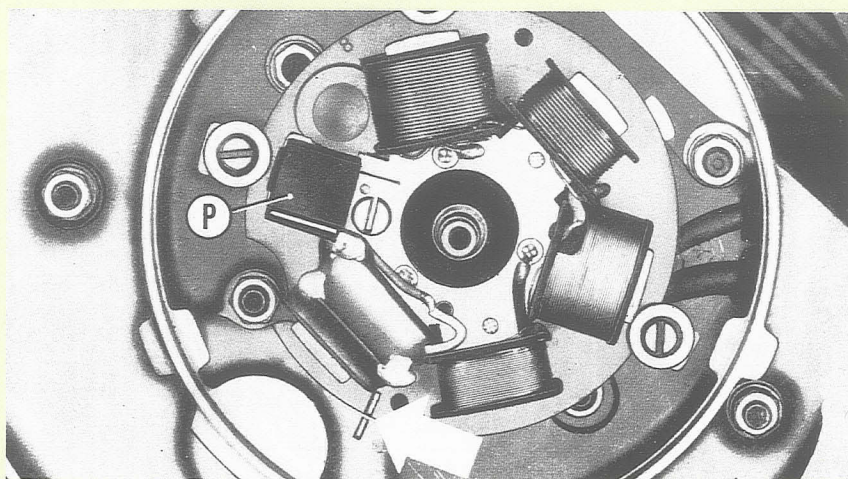
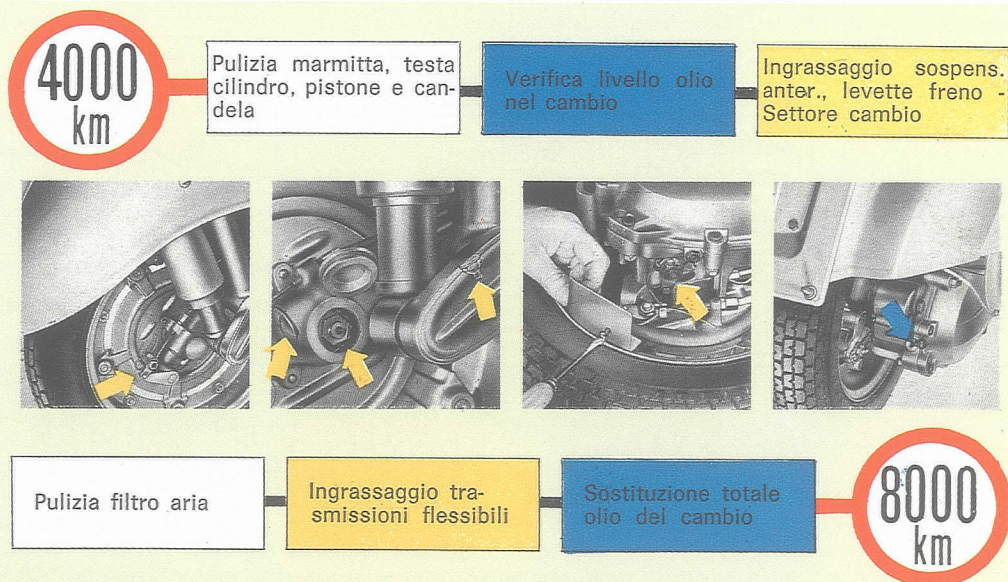



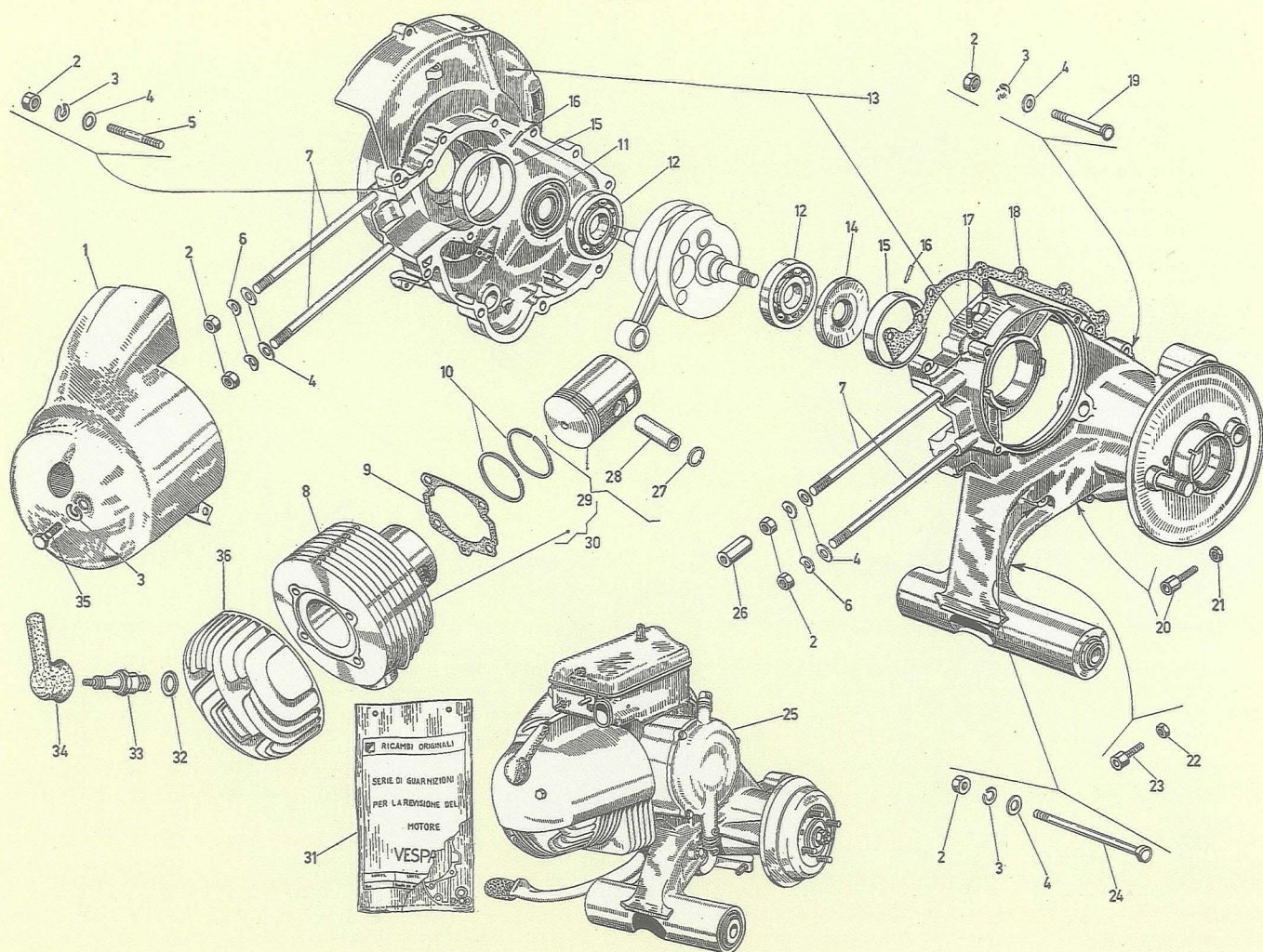
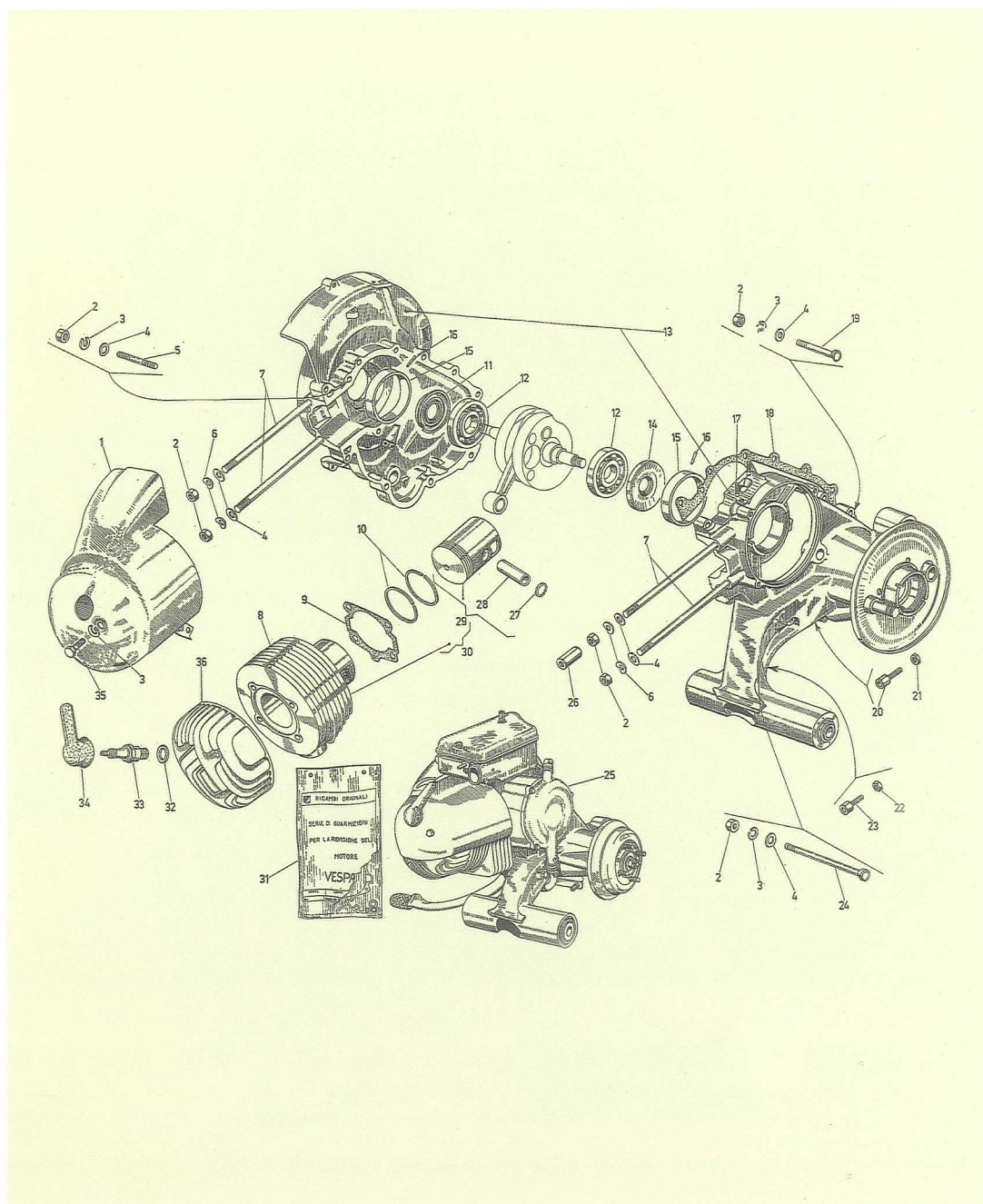
Fig. 19 - **Schema dei principali punti di lubrificazione**
Lubrificazione.

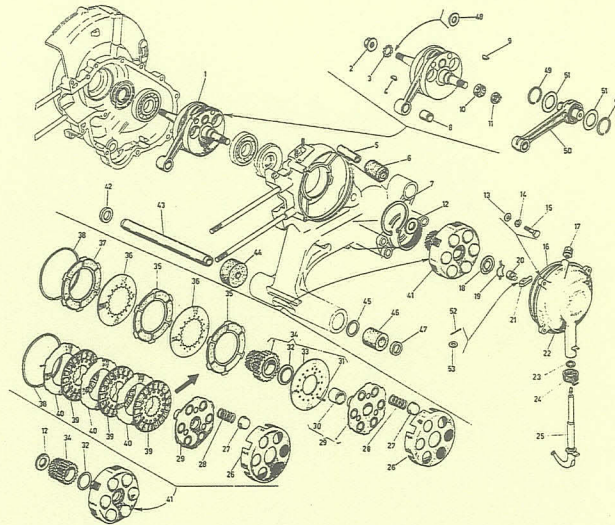
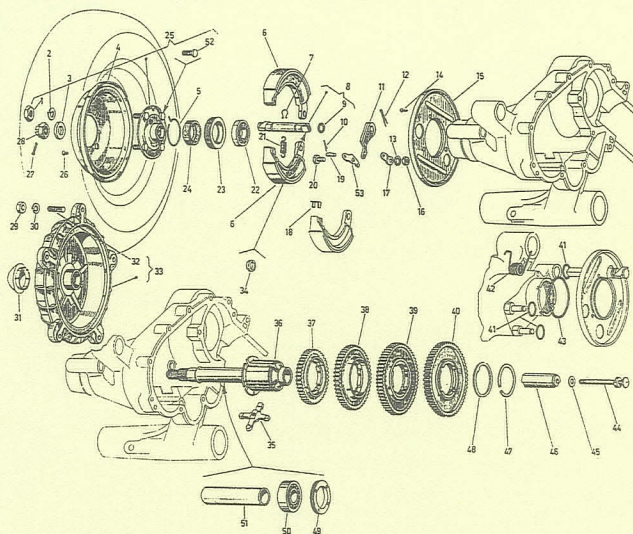
Antiruggine interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

Motori

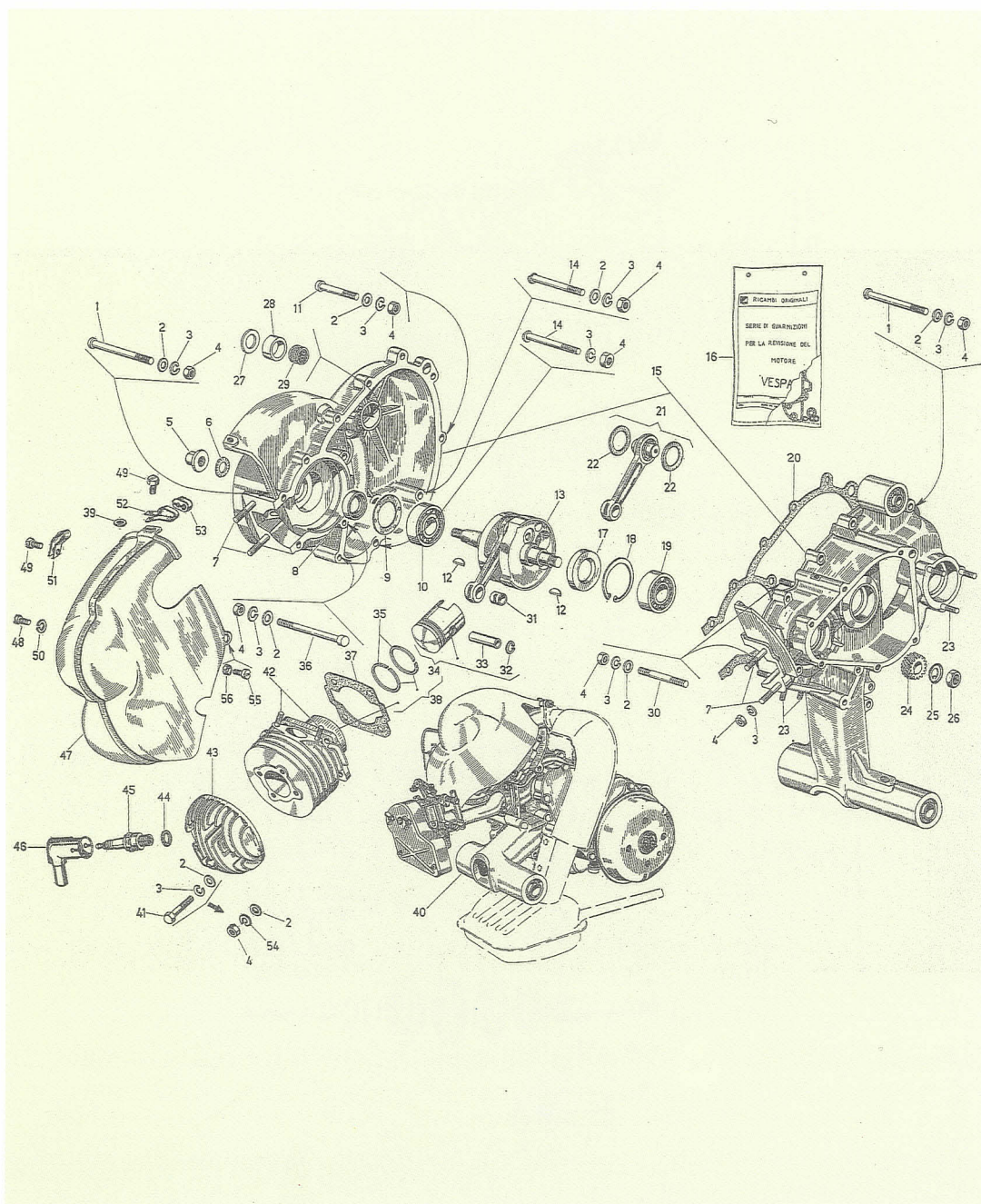
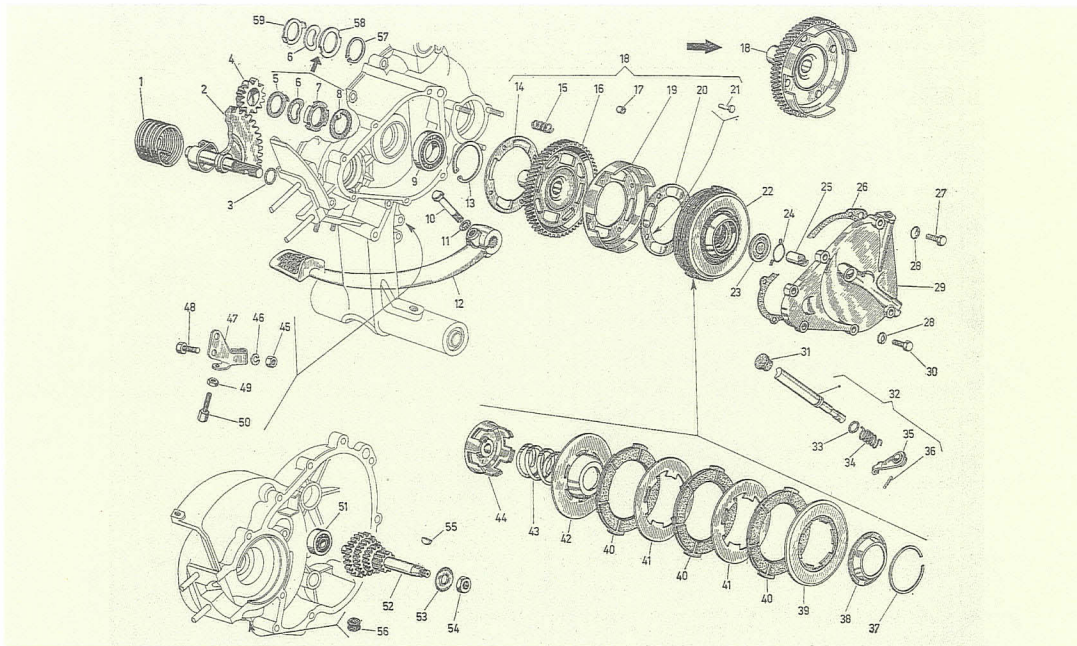
RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI
PER LA REVISIONE DEL
MOTORE
VESPA

1965

RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI
PER LA REVISIONE DEL
MOTORE
VESPA

125
VNB6

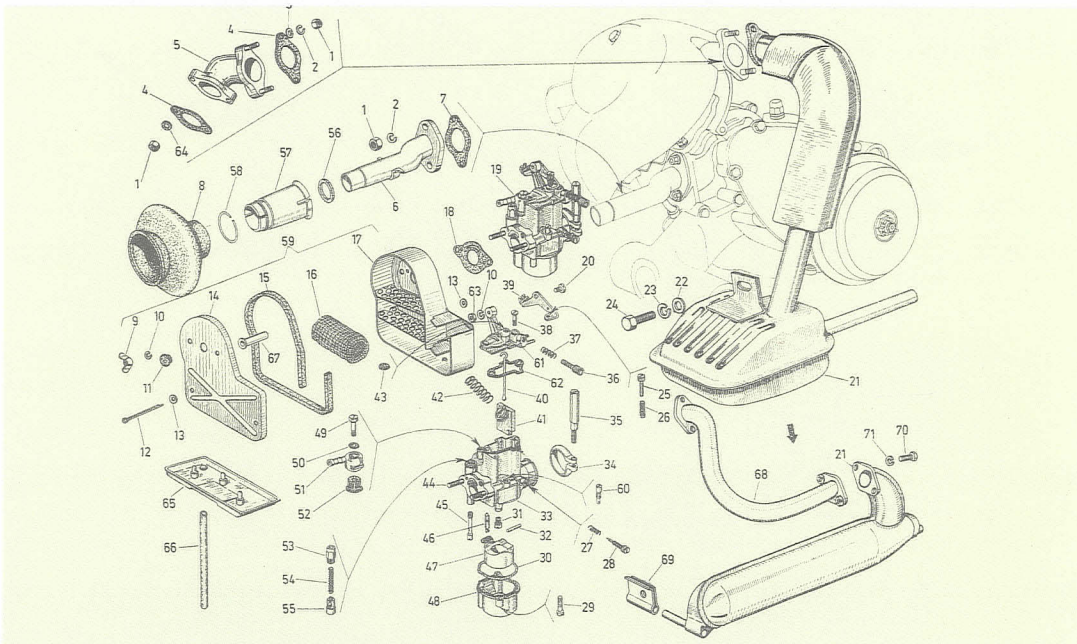
T. II
Albero motore - Frizione
Vilebrequin - Embrayage

T. III
Ingranaggi cambio - Mozzo ruota posteriore
Engrenages boîte de vitesses - Moyeu roue arrière

1965

1966

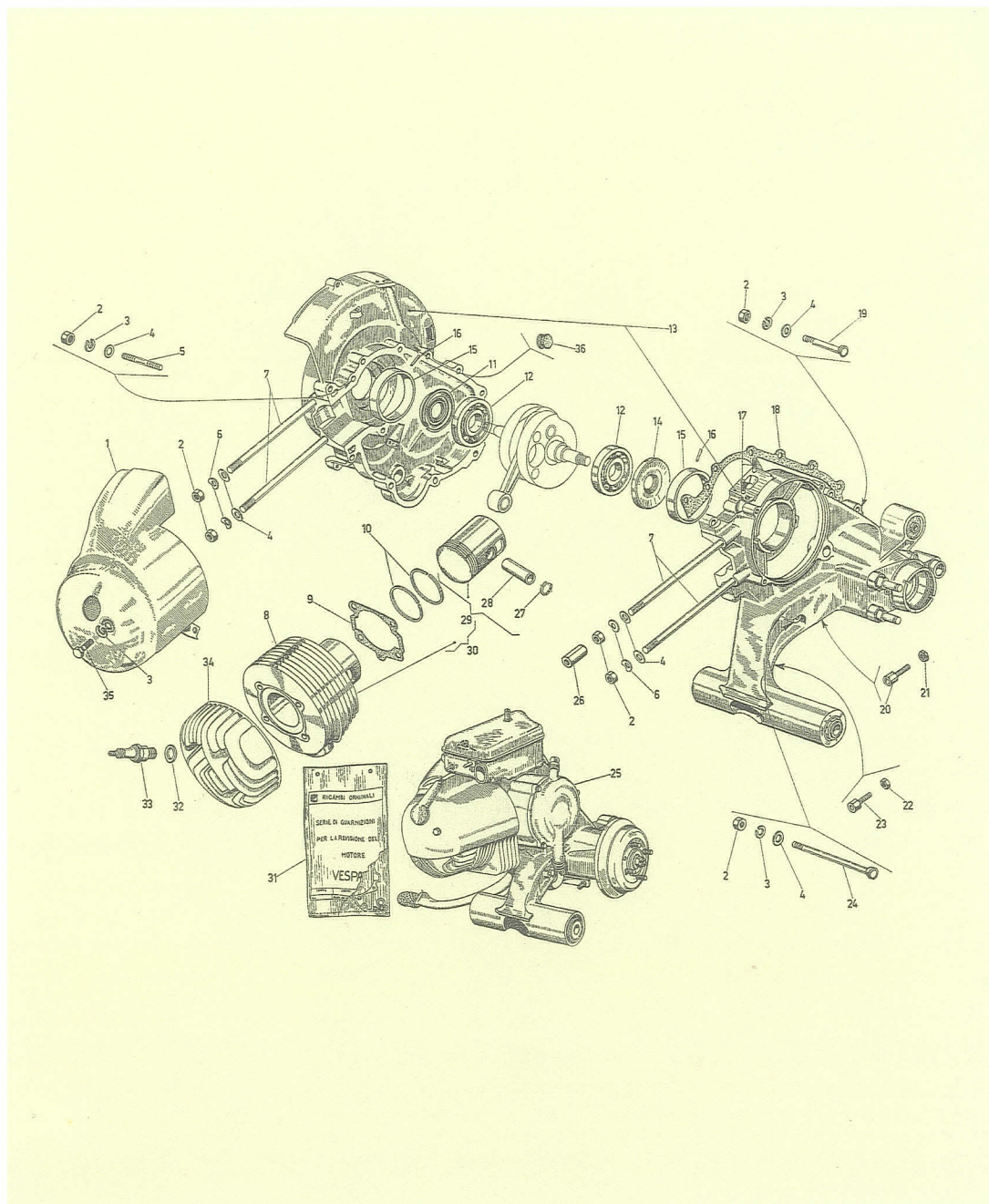
1969

Motore

50N

50L

50R

125 Nuova
VMA1T

90SS
V9SS

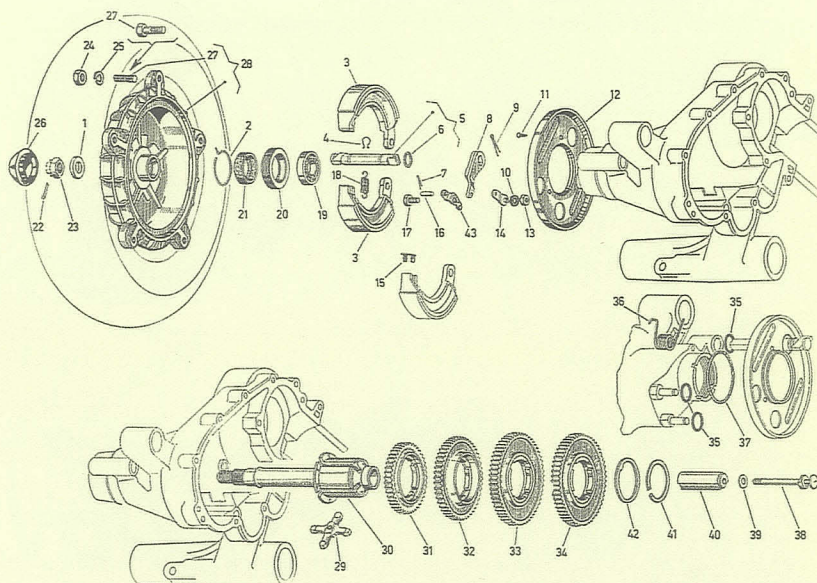
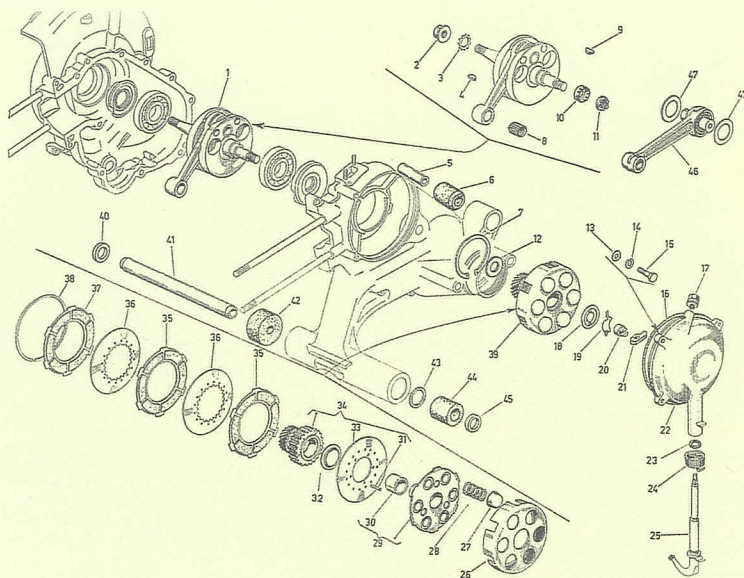
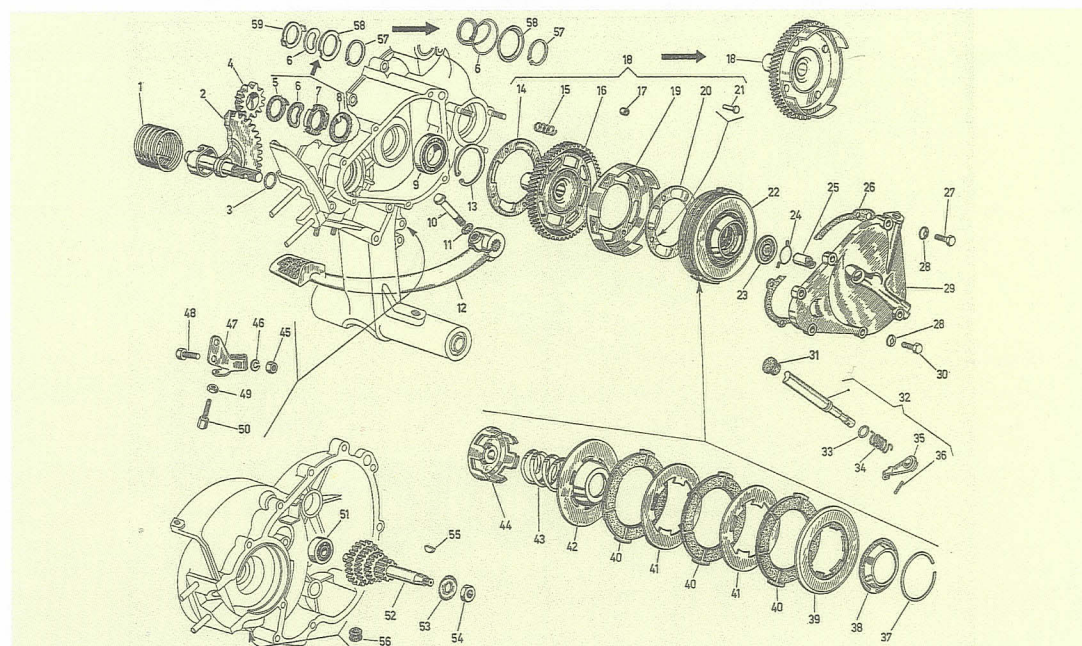
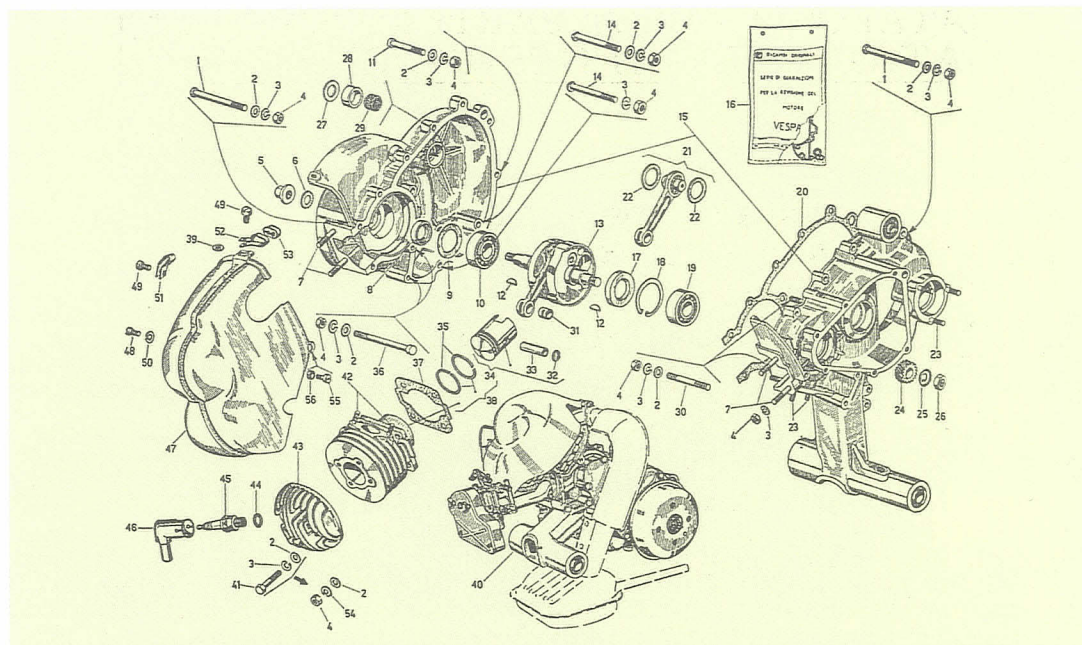
1965
1969

RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI
PER LA REVISIONE DEL
MOTORE
VESPA

125 Super
VNC1T

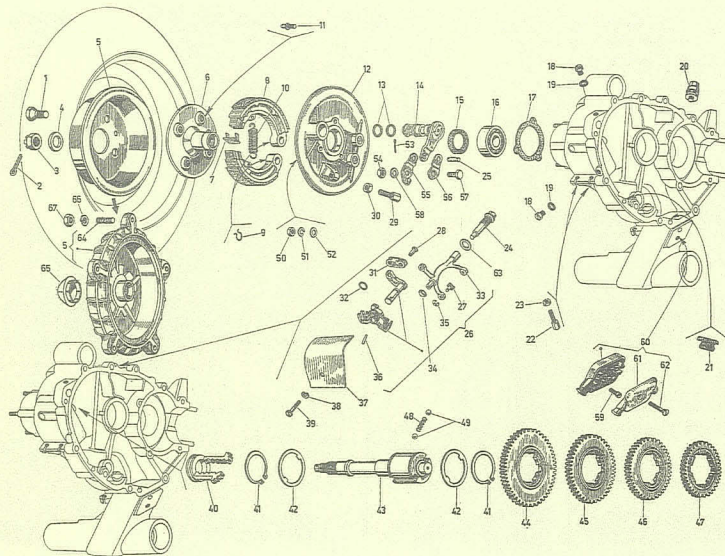
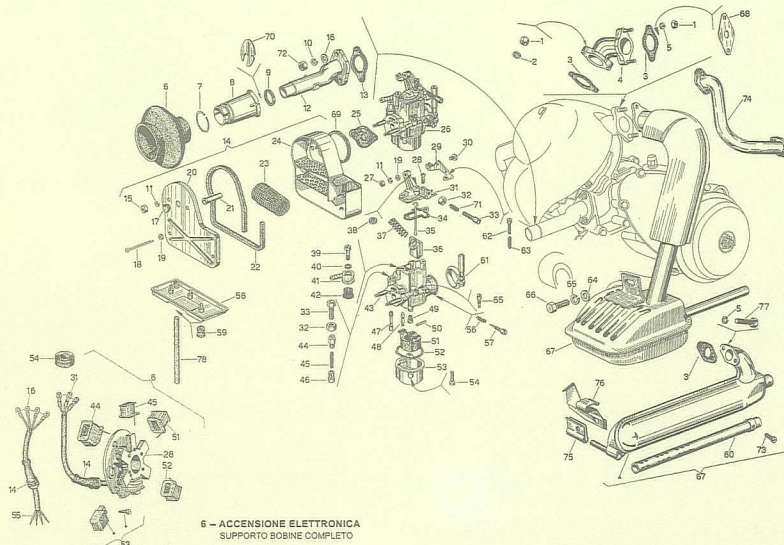
150 Super
VBC1T

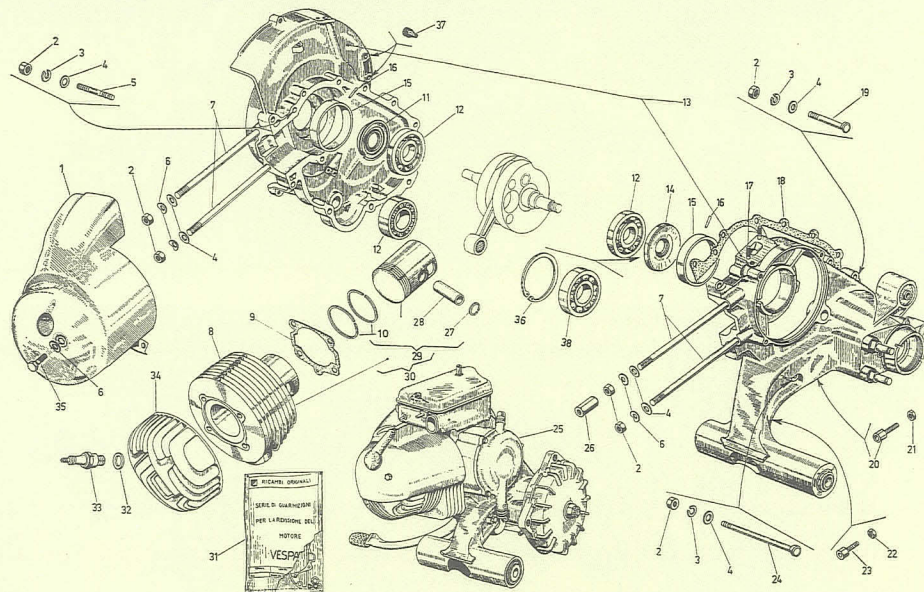
150 Sprint Veloce
VLB1T

150 Sprint
VLB1T

1968

Motore

125 Primavera VMA2T

Primavera ET3 VMB2T

1969
1972

T. 1 CARTER - CILINDRO — CARTER - CYLINDRE — CRANKCASE - CYLINDER
RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI PER LA REVISIONE DEL MOTORE
VESPA

125 GTR
VNL2T

200 Rally
VSL1T

RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI
PER LA REVISIONE DEL
MOTORE
VESPA

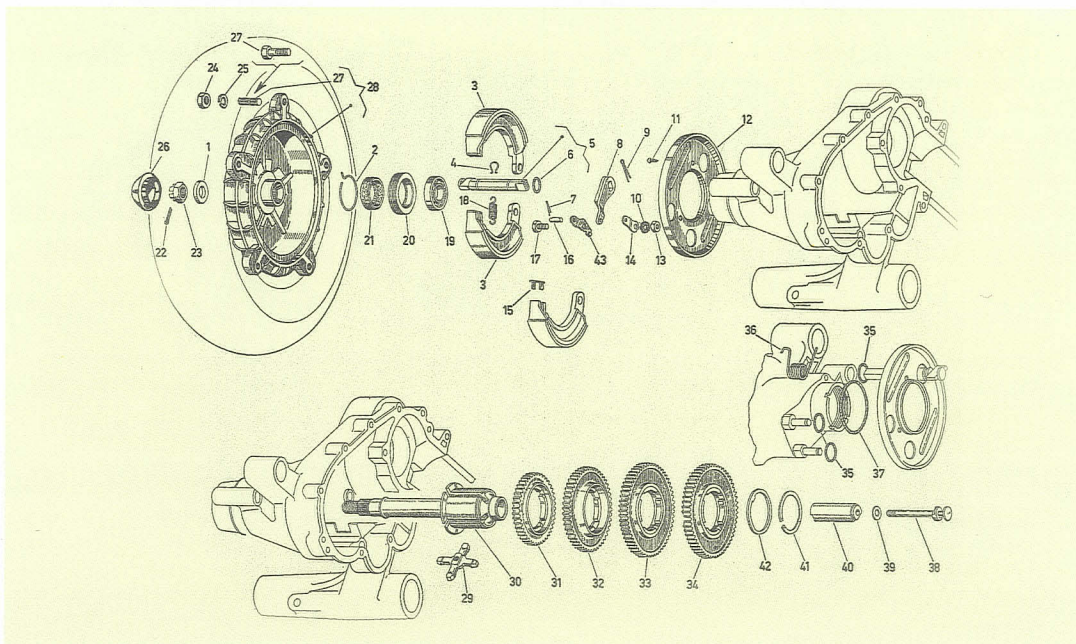
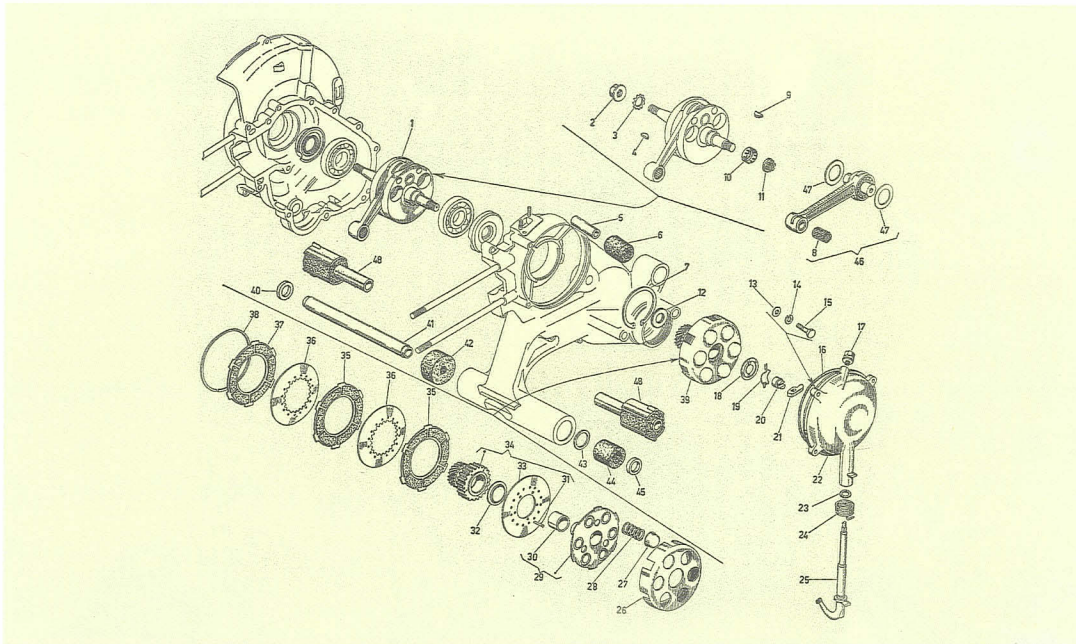
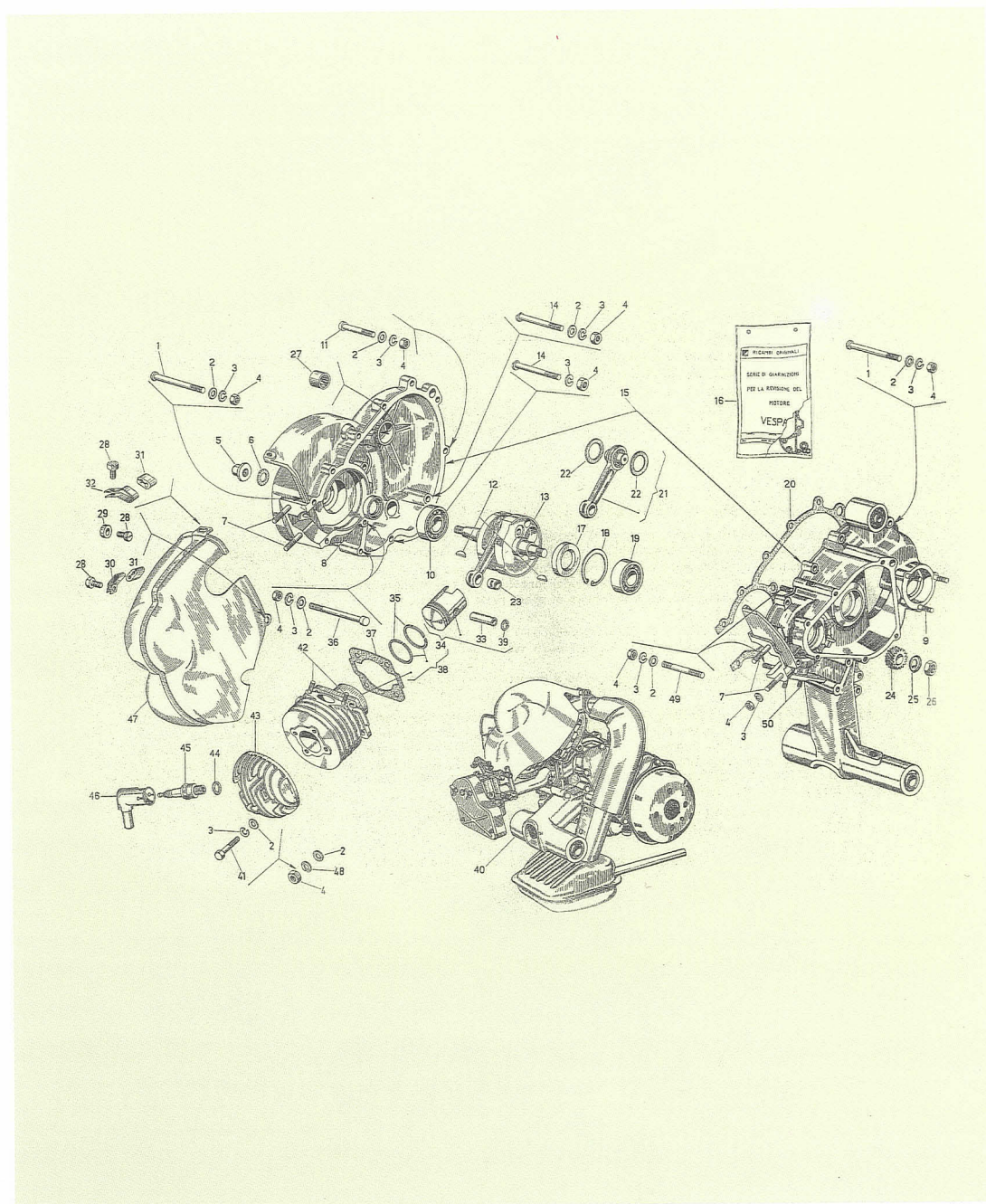
125 GT VNL2

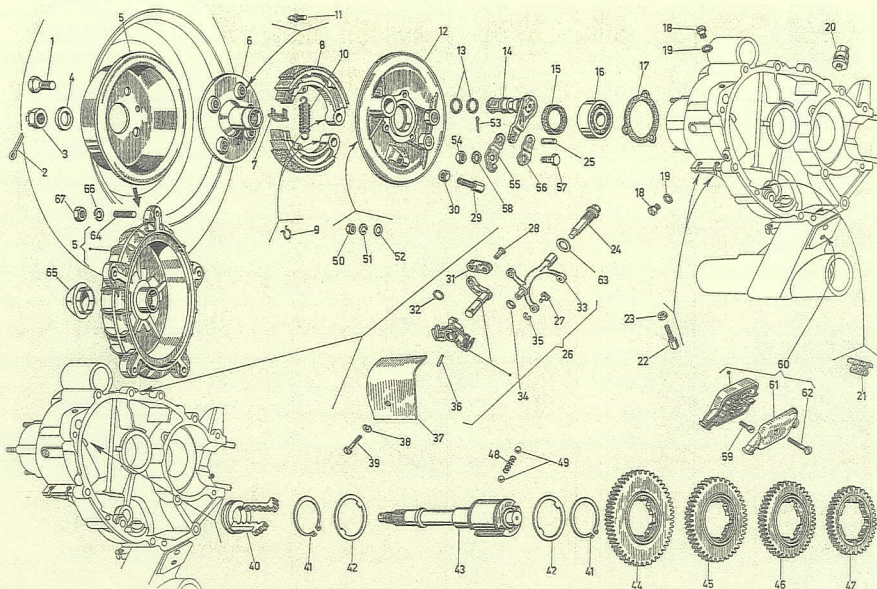
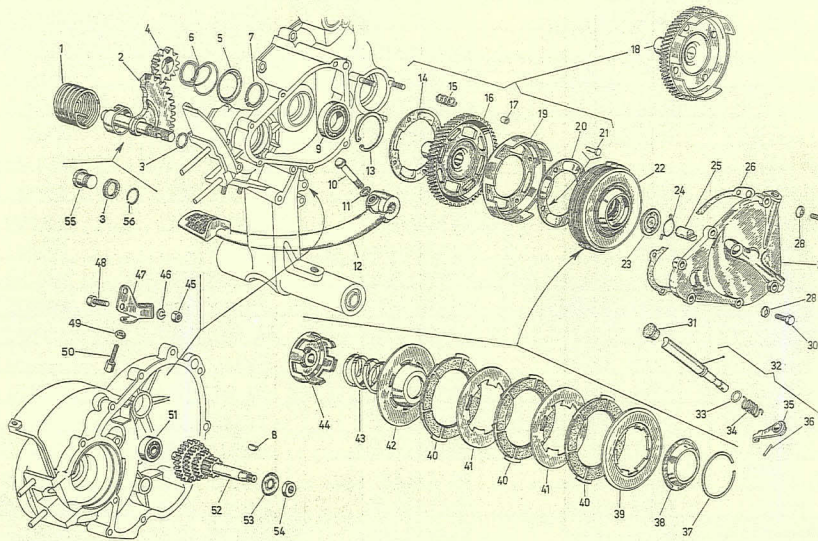
180 Rally VSD1T

1969

1972

1975

Motore

50 Special

50 Elestart

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 50/N	1963	V5A1T	1001	6960
	1964	V5A1T	6961	61346
	1965	V5A1T	61347	92876
		V5A1T	92877	101576 Unificata
	1966	V5A1T	101577	155460
	1967	V5A1T	155461	190977
		V5A1T	200001	213546 Allungata
	1968	V5A1T	213547	248333
	1969	V5A1T	248334	275620
	1970	V5A1T	275621	280997
	1971	V5A1T	280998	283299
VESPA 50/L	1966	V5A1T	500001	502972
	1967	V5A1T	502973	530932
		V5A1T	540001	549484 Allungata
	1968	V5A1T	549485	595321
	1969	V5A1T	595322	630615
	1970	V5A1T	630616	637063
VESPA 50/R	1969	V5A1T	700001	702503
	1970	V5A1T	702504	735716
Dal prog. 752189 Motore V5A2M	1971	V5A1T	735717	769612
	1972	V5A1T	769613	804164
	1973	V5A1T	804165	831712
	1974	V5A1T	831713	861870
	1975	V5A1T	861871	878151
	1976	V5A1T	878152	893568
VESPA 50 SPECIAL	1969	V5A2T	1001	2015
	1970	V5A2T	2016	34257
	1971	V5A2T	34258	65526
	1972	V5A2T	65527	96013
		V5B1T	1001	6426 Motore V5A2M
	1973	V5B1T	6427	42385
	1974	V5B1T	42386	86507
	1975	V5B1T	86508	95671
4 Marce Motore V5A4M		V5B3T	1101	48014
	1976	V5B3T	48015	97624
VESPA 50 ELESTART	1969	V5A3T	1001	1020
	1970	V5A3T	1021	3696
	1971	V5A3T	3697	4833
	1972	V5A3T	4834	5708
		V5B2T	1001	1106 Motore V5A3M
	1973	V5B2T	1107	1932
	1974	V5B2T	1933	3208
	1975	V5B2T	3209	3667
4 Marce - D (Motore V5A5M)		V5B4T	1101	1282

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 50 ELESTART	1976	V5B4T	1283	1533
VESPA 50/S	1963	V5SA1T	1101	2104
	1964	V5SA1T	2105	10479
	1965	V5SA1T	10480	15001
	1966	V5SA1T	15002	15324
		V5SA1T	15325	20424 Unificata
	1967	V5SA1T	20425	30964
	1968	V5SA1T	30965	31000
		V5SA1T	31001	35604 Allungata
	1969	V5SA1T	35605	40250
	1970	V5SA1T	40251	45599
	1971	V5SA1T	45600	48980
	1972	V5SA1T	48981	53099
	1973	V5SA1T	53100	57176
	1974	V5SA1T	57177	62228
	1975	V5SA1T	62229	66725
	1976	V5SA1T	66726	69601
VESPA 90 SUPER SPRINT	1965	V9SS1T	1001	2262
	1966	V9SS1T	2263	4876
	1967	V9SS1T	4877	5026
	1968	V9SS1T	5027	5401
	1969	V9SS1T	5402	5678
	1970	V9SS1T	5679	6138
	1971	V9SS1T	6139	6309
VESPA 125-PRIMAVERA	1965	VMA1T	01001	08392
	1966	VMA1T	08393	014781
	1967	VMA1T	014782	018100
		VMA2T	020001	022874 (Primavera)
	1968	VMA2T	022875	031548
	1969	VMA2T	031549	036266
	1970	VMA2T	036267	042299
	1971	VMA2T	042300	049703
	1972	VMA2T	049704	060345
	1973	VMA2T	060346	076660
	1974	VMA2T	076661	0102258
	1975	VMA2T	0102259	0132239
	1976	VMA2T	0132240	0152875
VESPA ET3	1976	VMB1T	1101	8925
VESPA 125	1965	VNB6T	07456	035439
		VNC1T	01001	04420 (Super)
	1966	VNB6T	035440	037028
		VNC1T	04421	019044
	1967	VNC1T	019045	023745

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 125	1968	VNC1T	023746	025076
	1969	VNC1T	025077	025146
VESPA 125 GT	1966	VNL2T	30001	35763
	1967	VNL2T	35764	54602
	1968	VNL2T	54603	65401
	1969	VNL2T	65402	69847
	1970	VNL2T	69848	73613
	1971	VNL2T	73614	75821
	1972	VNL2T	75822	78313
	1973	VNL2T	78314	81582
VESPA 125 GTR	1968	VNL2T	100001	100751
	1969	VNL2T	100752	107340
	1970	VNL2T	107341	112897
	1971	VNL2T	112898	117898
	1972	VNL2T	117899	124092
	1973	VNL2T	124093	128068
	1974	VNL2T	128069	135902
	1975	VNL2T	135903	141381
	1976	VNL2T	141382	145658
VESPA 125 T.S.	1975	VNL3T	1101	7079
	1976	VNL3T	7080	17818
VESPA 150	1965	VBB2T	240758	273260
		VBC1T	1001	4295 (Super)
	1966	VBB2T	273261	279948
		VBC1T	4296	43413
	1967	VBB2T	279949	280148
		VBC1T	43414	61496
	1968	VBC1T	61497	80740
	1969	VBC1T	80741	100493
	1970	VBC1T	100494	125619
	1971	VBC1T	125620	151299
	1972	VBC1T	151300	182205
VESPA 150	1973	VBC1T	182206	221194
	1974	VBC1T	221195	280314
	1975	VBC1T	280315	351374
	1976	VBC1T	351375	409392
VESPA 150 SPRINT *	1965	VLB1T	01001	026478
	1966	VLB1T	026479	039230
	1967	VLB1T	039231	063336
	1968	VLB1T	063337	089260
	1969	VLB1T	089261	0108325
	1970	VLB1T	0108326	0132259
	1971	VLB1T	0132260	1150937
	1972	VLB1T	1150938	1170660

* Dal prog. 050001 al prog. 051523 il pref. è VLB2T, inoltre i seguenti numeri non sono stati utilizzati: dal 051422 a 051499 e da 051524 a 052000.
Dal prog. VLB1T 1150751 lo 0 che precedeva il numero di telaio è stato sostituito da 1.

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 150 SPRINT	1973	VLB1T	1170661	1199479
	1974	VLB1T	1199480	1205477
VESPA 150 SPRINT VELOCE	1969	VLB1T	0150001	0154384
	1970	VLB1T	0154385	0159754
	1971	VLB1T	0159755	0164041
	1972	VLB1T	0164042	0169331
	1973	VLB1T	0169332	0173345
	1974	VLB1T	0173346	0213336
	1975	VLB1T	0213337	0248469
	1976	VLB1T	0248470	0294169
VESPA 180 SUPER SPORT	1964	VSC1T	001001	003120
	1965	VSC1T	003121	0019720
	1966	VSC1T	0019721	0025673
	1967	VSC1T	0025674	0032632
	1968	VSC1T	0032633	0036700
VESPA 180 RALLY	1968	VSD1T	001001	005328
	1969	VSD1T	005329	0011537
	1970	VSD1T	0011538	0017810
	1971	VSD1T	0017811	0023348
	1972	VSD1T	0023349	0026884
	1973	VSD1T	0026885	0027495
VESPA RALLY 200	1972	VSE1T	001001	004593
	1973	VSE1T	004594	0011698
	1974	VSE1T	0011699	0021939
	1975	VSE1T	0021940	0028695
	1976	VSE1T	0028696	0033949

ERRATA CORRIGE

La Vespa VL3T (vedi Volume Vespa Tecnica 2) inizia la produzione nel 1956 con il numero di telaio VL3T 63101 e finisce la produzione nel 1957 con il numero di telaio 132737

Il nuovo Marchio Piaggio

1 Clichés per marchi in bianco e nero.

2 Clichés per marchi a colori.

3 Clichés per marchi abbinati alla scritta Piaggio in bianco e nero.

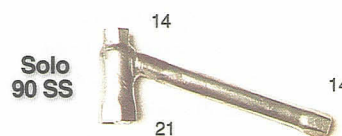
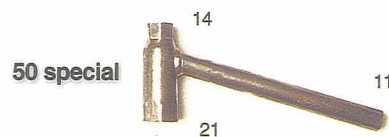
4 Clichés per marchi abbinati alla scritta Piaggio a colori.

5 Decalcomanie Piaggio.

6 Decalcomanie Vespa.

1
2
3
4
5 PIAGGIO

6
Dal 1° ottobre 1967 il nuovo marchio della Società Piaggio ha cominciato a contraddistinguere tutta la produzione della Società, i punti vendita in Italia e all'estero, la pubblicità e tutti gli stampati.
Creato dall'architetto de' Silva di Torino, il nuovo marchio è apposto sullo scudo di tutte le Vespa prodotte ed inoltre su tutte le selle degli scooter è applicata una scritta "Piaggio" piuttosto evidente. Da questa data sono inoltre modificate tutte le insegne degli Uffici Piaggio e le Agenzie di vendita in Italia e all'estero. L'operazione di introduzione del marchio ha coinvolto anche tutti gli stampati, la carta da lettere degli Organizzati Piaggio, i depliant e le inserzioni pubblicitarie.

Trousse completa in iuta da inizio produzione ai primi anni '60
Pompa originale in dotazione fino agli anni '50
Contenitore attrezzi in vimpelle della Vespa 50 e derivate
14
11
da '98(46) a GL(64)
21
22
17
dalla V5A1 50('63)
11
21
14
11
21
22
14
Solo 90 SS
14
21
11
7
8
10
14
14
50 special
11
21
Vari cacciaviti

Ringraziamenti

GLI AUTORI RINGRAZIANO:

Augusto Sallei
Per la 125 Primavera
Giuseppe Pizzi
Per la 50 Elestart
Eugenio Blasetti
Per la 150 G.T.R.
Per la 125 Sprint
Per la 125 G.T.
Per la 125 VNB6
Claudio Pagetto
Per la 180 S.S.
Silvano Bellelli
Per la 150 Super
Natalia Casatta
Per la 125 T.S.
Roberto Frisinghelli
Per la 150 Sprint Veloce
Sandra Valduga
Per la 200 Rally

Un ringraziamento particolare a **Nicolò Pace** della **Max Meyer** che ha collaborato con il Registro Storico alla ricerca dei colori originali dei veicoli storici.